Młody ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



Nr 1/2
CENA 30 ZŁ
STYCZEŃ - LUTY
1 9 4 9

Młody
ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK ZG. „SŁUŻBA POLSCE”

Popatrzcie na okładkę „Młodego Żeglarza"! Ci trzej dzielni chłopcy — to Wy — w najbliższej przyszłości naturalnie: Wy — junacy SP i przyszli chłopcy z PCWM.

Widzimy jak się uśmiechacie na myśl o tym, że kiedyś staniecie w szeregach ludzi morza.

Patrzycie na okładkę, widzicie szeroki świat, który stoi otworem przed marynarzem. Dalekie morza, oceany, lądy, porty, ludzie...

Daleki świat — myślicie, spuszczając smętnie głowę. Czy to dla mnie jest osiągalne? Czy ja to kiedyś zobaczę?

Na pewno! Może nie od razu tak naprawdę, ale — zobaczycie. Żyjecie w czasach, kiedy młodzież otoczona jest szczególną troską. Kiedy ubóstwo rodziców nie zamyka chłopcom drogi do szkoły, do zawodu. Żyjecie w czasach — kiedy człowiek pracy, a nie kapitalista rządzi krajem. Praca — to nasza duma, nasza miłość, nasze bogactwo.

Polska Ludowa daje Wam warunki, w których nauczycie się pracować dobrze, wydajnie, z ochotą. Rząd nasz ceni ludzi pracy, tępi darmozjadów. Rząd nasz nie chce, aby młodzież nasza powiększała szeregi marzycieli: chce, aby powiększała szeregi ludzi pracy i pomaga młodzieży, aby ten cel osiągnęła.

Myślicie o morzu, chcecie być ludźmi morza; a kto chce być człowiekiem morza — musi poznać pracę tych wszystkich, którzy w trudzie codziennego dnia budują naszą gospodarkę morską.

Trzy lata temu powstało Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, które już kilku tysiącom młodzieży pokazało praktycznie jak wygląda praca człowieka morza, a kilkadziesiąt tysięcy dowiedziało się o tym za pośrednictwem „Żeglarza".

Teraz tę akcję rozszerza się. P.O. „Służba Polsce" — przez swoje Koła Przysposobienia Marynarskiego ogarnie jeszcze większe masy młodzieży i będzie je prowadzić na morze. Nasze porty ożywią dziarskie postacie młodych chłopców. Junacy SP i chłopcy z PCWM — przyszłe „wilki morskie"!

Ale do tej radosnej dla wielu chwili trzeba się godnie przygotować. Trzeba się wielu rzeczy nauczyć, wiele rzeczy poznać. „Młody Żeglarz" — Wasze pismo — poprowadzi Was w ten daleki, nieznany świat morski.

Pomyślcie — jaka to cudowna rzecz! Siedzicie gdzieś daleko w świetlicy SP — a tu przychodzi do Was morze (w postaci „Młodego Żeglarza"). Czytacie pismo, omawiacie jego treść, dzielicie się swoimi uwagami, piszecie do nas — co Wam się podobało, co chcielibyście w nim mieć.

Wy Czytelnicy — i my Redakcja — staniemy się sobie coraz bliżsi. I coraz bliższe stanie się Wam morze; coraz bliższe i bardziej znane. Zespół redakcyjny „Młodego Żeglarza", powstały z członków b. redakcji „Żeglarza" i „Młodzieży Morskiej" dołoży wszelkich starań, aby dać Wam pismo jak najlepsze; zapewniając Was o tym, życzymy wszystkim naszym Czytelnikom — a szczególnie junakom SP — powodzenia w pracy.

REDAKCJA

JUNACY!

Oddajemy Wam pierwszy numer nowego pisma „MŁODY ŻEGLARZ", które powstało z połączenia „Żeglarza" — wydawanego przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, oraz „Młodzieży Morskiej", — wydawanej przez Ligę Morską i Marynarkę Wojenną.

„MŁODY ŻEGLARZ" ma za sobą tradycje tych 2 pism i przeznaczony jest dla najszerszych mas młodzieży interesującej się polskim morzem lub myślacej o poświęceniu się pięknemu zawodowi marynarza. W szczególności pismo będzie służyć Kołom Przysposobienia Marynarskiego przy P. O. „Służba Polsce".

Dzięki słusznej polityce prowadzonej przez obóz Demokracji Ludowej odzyskaliśmy nasze prastare Ziemie Zachodnie z szerokim dostępem do morza. Stało się to w wyniku zwycięstwa bohaterskiej Armii Radzieckiej pod d-twem Wielkiego Jej Wodza Generalissimusa STALINA nad hitlerowskimi Niemcami. Uwieńczeniem tego zwycięstwa było wkroczenie Armii Radzieckiej i I-szej Armii Polskiej do Berlina. Swój wkład w zwycięstwo włożył także żołnierz polski na szlaku bojowym Lenino—Berlin, najkrótszej i jedynej drodze prowadzącej do odzyskania niepodległości spod krwawej okupacji hitlerowskiej, walcząc ramię przy ramieniu obok bohaterskiego żołnierza radzieckiego.

Dzięki wybitnemu poparciu Rządu Radzieckiego nasze granice zachodnie zostały wytyczone rzekami — Nysą i Odrą, a granica morska od Świnoujścia do Krynicy Morskiej z 3 dużymi portami i szeregiem mniejszych. Z państwa wybitnie rolniczego przekształcamy się w państwo rolniczo-przemysłowo-morskie. W związku z powyższym przed Polską Ludową stoją ogromne zadania m. in. w postaci zagospodarowania całego Wybrzeża przez:

1. Odbudowę i rozbudowę portów. 2. Rozbudowę przemysłu stoczniowego. 3. Rozbudowę Marynarki Handlowej. 4. Rozbudowę Floty Rybackiej. 5. Rozbudowę przemysłu związanego z morzem.

Również ważnym zagadnieniem jest rozbudowa Marynarki Wojennej, zbrojnego ramienia Polski Ludowej — zabezpieczającej nasze granice morskie.

Z morzem należy silnie powiązać cały kraj przez nasze dwie ważne arterie wodne Odrę i Wisłę, jako najtańsze środki transportu; z tym łączy się rozbudowa taboru rzecznego.

Aby wykonać te wielkie zadania należy wyszkolić kadry specjalistów, które wypełnią ogromne luki, jakie spowodowały — wojna i zaniedbania na tym odcinku w naszej przeszłości historycznej.

K-dzie Głównej P. O. „Służba Polsce" został ustawowo powierzony odcinek młodzieży w zakresie przysposobienia wojskowego i zawodowego. Komenda Główna doceniając wagę swych obowiązków w końcu ub. r. przystąpiła do organizacji Kół Przysposobienia Marynarskiego w całej Polsce. Koła te staną się szeroką bazą dostarczającą kandydatów do Marynarki Wojennej i Handlowej, których selekcja odbywać się będzie w Ośrodkach Wyszkoleniowych nadmorskich i śródlądowych. Koła winny powstać przy wszystkich hufcach „Służby Polsce" nie tylko miejskich, ale także i wiejskich.

Do 1939 r. szkolnictwo morskie było dostępne tylko dla uprzywilejowanych. Wielkie przemiany jakie zaszły w naszym kraju umożliwiają obecnie wybranie pięknego zawodu marynarskiego szerokim masom młodzieży robotniczej i chłopskiej.

Chcemy, aby nasze pismo dotarło do wszystkich Junaków, należących do Kół Przysposobienia Marynarskiego, a także do wszystkich świetlic, do każdej wioski.

„MŁODY ŻEGLARZ" poruszać będzie ciekawe zagadnienia dotyczące spraw morskich i spraw związanych z morzem, będzie informował o szkolnictwie morskim, a także będzie pomocą w szkoleniu teoretycznym, co ma szczególnie duże znaczenie tam, gdzie brak jest instruktorów. Każdy numer „MŁODEGO ŻEGLARZA" zaopatrzony będzie w instrukcje metodyczne, wskazujące jak wykorzystać w sposób najlepszy zawarty w numerze materiał. Materiał ten będzie tak dobrany, aby zarówno mniej jak i więcej zaawansowani znaleźli interesującą lekturę. Redakcja zwraca się do wszystkich, aby nadsyłali swoje uwagi krytyczne odnośnie wydawanych numerów i przesyłali je do Oddziału IV Wyszkolenia Marynarskiego K-dy Głównej Powszechnej Organizacji „SŁUŻBA POLSCE".

Komenda Główna P. O. „SŁUŻBY POLSCE" życzy Kołom Przysposobienia Marynarskiego jak najlepszego rozwoju, a członkom Kół jak najlepszych wyników w bieżącej pracy, jak i dalszych osiągnięć w przyszłym zawodzie marynarskim.

Kmdr ppor. **GĄSIOROWSKI EUGENIUSZ**



BOLESŁAW BIERUT

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



PIERWSZY PREZYDENT POLSKI LUDOWEJ

Dnia 5 lutego mija druga rocznica wyboru Bolesława Bieruta na Prezydenta Odrodzonego Państwa Polskiego. Wszyscy pamiętamy ten historyczny moment, kiedy to pierwszy Sejm Odrodzonej Polski jednogłośnie dokonał wyboru Prezydenta Bieruta, kiedy to wśród radosnego entuzjazmu złożył on przysięgę i dokonał aktu przejęcia władzy. Tłumy wiwatujących warszawiaków witały radośnie Prezydenta przejeżdżającego ulicami stolicy w drodze do Belwederu. Długo nie milkły okrzyki wznoszone przez młodzież na cześć obranego w tym dniu Włodarza Polski Ludowej. Cała Polska i lud polski dawały w tym dniu wyraz swej radości, że zaszczytny tytuł Pierwszego Obywatela Rzeczypospolitej otrzymał człowiek naprawdę godny tego, człowiek o wielkich zasługach dla narodu, cieszący się zaufaniem szerokich ludowych mas.

Bolesław Bierut od najmłodszych lat brał czynny udział w walce o wyzwolenie Ojczyzny. Prześladowany przez caryzm, a następnie z jeszcze większą zaciekłością przez przedwojenne rządy polskie — Bolesław Bierut nie ustawał w twardej walce o pełne oswobodzenie ludu polskiego od niewoli obcych i rodzimych wyzyskiwaczy. W okresie okupacji prowadził ostrą i nieubłaganą walkę z najeźdźcą organizując bojowy ruch podziemny do walki czynnej, organizując Gwardię Ludową i Armię Ludową, oraz przyszły Parlament Odrodzonej Polski — Krajową Radę Narodową.

Prezydent Bierut jest wodzem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej; fakt ten posiada wielką wymowę, fakt ten jest wyrazem najwyższego uznania i zaufania całego narodu i jego czołówki, całej polskiej klasy robotniczej dla człowieka, który posiada doniosłe zasługi w wielkim dziele pełnego wyzwolenia narodowego i społecznego polskich mas ludowych.

Kim jest człowiek, któremu powierzono najwyższe zaszczyty i obowiązki, jak biegło jego życie i jego walka?

Bolesław Bierut jest synem drobnego rolnika z Tarnobrzeskiego. Od najmłodszych lat, jeszcze przed pójściem do szkoły musiał ciężko pracować na chleb codzienny.

Wybitny udział w strajku uczniowskim w 1905 roku zamyka przed młodym chłopcem drzwi do wszystkich szkół carskich. Naukę zastępuje twardy nowicjat w zawodzie murarskim, a wreszcie roznoszenie gazet. Potem przychodzi okres dojrzałej młodości a wraz z nim praca w nowych zawodach. Jest więc zecerem w drukarni lubelskiej, pomocnikiem geometry, a w końcu oddaje się sprawie spółdzielczości. Każdą wolną od pracy fizycznej chwilę poświęca Bolesław Bierut gruntownemu samokształceniu się, które wyrabia w nim zdecydowany rewolucyjny światopogląd i coraz silniej wiąże go z postępowym ruchem społecznym.

W Lublinie jest Bierut jednym z najczynniejszych działaczy postępowego towarzystwa „Przyszłość".

Mija pierwsza wojna światowa. Bolesława Bieruta spotykamy wtedy na terenie Lublina, gdzie ofiarnie pracuje w Lubelskiej Spółdzielni Spożywców. Stąd przenosi się do Warszawy i znów jest na posterunku spółdzielczym w Związku Kooperatyw Robotniczych. Okres ten to okres najgorętszej pracy organizacyjnej Bolesława Bieruta. To okres intensywnego tworzenia nowych ośrodków spółdzielczych, szczególnie w Zagłębiu Dąbrowskim.

Nadchodzi rok 1923. Jako wybitny działacz lewicowy zostaje aresztowany i osadzony w więzieniu. Po wyjściu zeń wraca do przerwanej pracy i nadal nie ustaje w wytężonej walce o sprawiedliwość i postęp społeczny. Kilkakrotnie aresztowany i zwalniany dostaje się ponownie w roku 1933 w ręce Sanacji. Skazano go wtedy na 7 lat więzienia. Przeszło 5 lat spędza w najstraszliwszych warunkach, w ciężkim więzieniu w Rawiczu, skąd wyzwala go wrzesień 1939 r.

Już w pierwszych dniach okupacji przystępuje późniejszy Prezydent do podziemnej walki z okupantem. Wiosną 1943 r. powraca do Warszawy, gdzie staje się jedną z głównych postaci podziemnego ruchu oporu.

W swej działalności podziemnej Bolesław Bierut poświęca główny wysiłek zjednoczeniu wszystkich demokratycznych ugrupowań bojowych i politycznych oraz wzmożeniu walki z okupantem. Z jego inicjatywy zostaje powołane do życia podziemne przedstawicielstwo narodowe — Krajowa Rada Narodowa, której zostaje przewodniczącym. Ciężkie i odpowiedzialne funkcje przewodniczącego Krajowej Rady Narodowej pełni Bolesław Bierut przez dwa najtrudniejsze lata okresu powojennego, kładąc w nie niezmordowaną pracę i wykazując przy ich pełnieniu wszystkie zalety swego nieugiętego charakteru.

Prezydent Bolesław Bierut doskonale docenia znaczenie wybrzeża dla Polski oraz znaczenie jej dalszego rozwoju jako państwa morskiego. Żywo interesuje się odbudową portów, floty i stoczni, stale wglądając w ich rozwój. Nie zapomina też w swych dążeniach do poprawy bytu klasy robotniczej o pracownikach morza i Wybrzeża.

XXXI - ROCZNICA ARMII POKOJU - XXXI

Armia Radziecka jest armią młodą, ale karty jej 31-letniej historii są zapisane czynami sławy i bohaterstwa. Armia ta jest otoczona czcią i miłością nie tylko przez narody Związku Radzieckiego, ale przez wszystkie narody świata miłujące pokój. Armia Radziecka jest bowiem armią pokoju. I co więcej — jest rękojmią światowego pokoju. Jej rosnąca potęga zmusza do opamiętania nawet najzagorzalszych podżegaczy wojennych.

Armia Radziecka jest również armią wyzwolenia. W krwawych walkach z niemieckim i japońskim najeźdźcą, przyniosła ona wolność narodom Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i Bułgarii, Jugosławii, Austrii, Mandżurii i Korei.

Czy pamiętacie pochylone w ataku sylwetki żołnierzy z pepeszami, okryte pyłem i błotem? Oni to przepędzili z naszej ziemi Niemców. Wielu z nich zostało na polskiej ziemi na zawsze. Po całym kraju rozrzucone są gęsto groby radzieckich bohaterów. Ożywieni wielką ideą, nieśli oni hasła wolności i sprawiedliwości społecznej i za te hasła oddali życie. Liczne pomniki wystawione na ich grobach świadczą o wdzięczności jaką darzą żołnierzy radzieckich wyzwolone narody.

Armia radziecka jest armią postępu. Żołnierz radziecki jest żołnierzem o pełnej świadomości społecznej, jakiego nie ma żadna inna armia świata. Jest on żołnierzem sprawiedliwości społecznej i sprawy wyzwolenia człowieka od wszelkiego wyzysku i niewoli. Żołnierz radziecki jest nie tylko pierwszorzędnie wyszkolony bojowo, ale również dojrzały politycznie. Podczas gdy w armiach państw zachodnich celowo trzyma się żołnierzy w ciemnocie, aby tym lepiej służyć mogli za narzędzie polityki kapitalistów — w Armii Radzieckiej każdy żołnierz jest wychowany na pełnowartościowego i uświadomionego politycznie obywatela.

Sława i bohaterstwo żołnierzy radzieckich wypływa właśnie z ich pełnej świadomości, że walczą oni o swą piękną Ojczyznę, która jest dla nich prawdziwą matką, że walczą o wolność dla innych narodów, na które ludzie radzieccy patrzą zawsze jak na braci.

Dzień 23 lutego 1918 roku otwierający chlubną i jedyną w swoim rodzaju historię Armii Czerwonej — to dzień pierwszej wielkiej bitwy i pierwszego zwycięstwa w walce z Niemcami i wrogą koalicją, dążącą do zgniecenia powstającego państwa socjalistycznego. Początki Armii Radzieckiej tworzone były jednak o wiele wcześniej przez bojowników rosyjskiego ruchu wyzwoleńczego, sięgając tradycją bojową okresu rewolucji 1905 roku. Rewolucyjne oddziały bojowe, organizowane przez Lenina i Stalina, a później przez Woroszyłowa, Frunzego, Kirowa, Kujbyszewa i Ordżonikidze, stały się zaczątkiem przyszłej Armii ZSRR. Wódz rewolucji — Lenin, już w pierwszych swych wystąpieniach politycznych wskazywał na nieodzowność posiadania nowej armii, przepojonej ideą socjalizmu i wolności.

Gromiąc wojska Judenicza, Denikina, Kołczaka i wyrzucając interwencyjne armie niemieckie, angielskie, francuskie, amerykańskie i japońskie, żołnierz radziecki tworzył historię. Już w tym okresie tworzy się również nowa myśl wojenna, własna strategia Armii Radzieckiej. Zaczątkami jej były: uwieńczone pełnym sukcesem śmiałe pociągnięcia wojenne Józefa Stalina, zwłaszcza w bitwie o Carycyn — dzisiejszy Stalingrad — oraz wychowawcze metody dowodzenia, wprowadzone przez Frunzego, Woroszyłowa i innych wybitnych dowódców Armii Radzieckiej w dniach wojny domowej.

Zdradziecki napad Niemiec w czerwcu 1941 r. na Związek Radziecki, mimo, że wykorzystane były momenty zaskoczenia i większego doświadczenia wojennego — nie przyniósł wojskom Hitlera spodziewanych sukcesów. Zmotoryzowane dywizje i pancerne kliny będące postrachem całej Europy — zostały przez Armię Radziecką powstrzymane w piątym miesiącu wojny. Obliczenia Hitlera i przewidywania wybitnych niemieckich strategów „wzięły w łeb". Armia Radziecka okazała się o wiele silniejsza niż przypuszczał sztab niemiecki — i nie tylko niemiecki. Wyższość Armii Radzieckiej a przede wszystkim nowej strategii wypracowanej przez głownodowodzącego Józefa Stalina znalazła swój wyraz już w pierwszej bitwie pod Moskwą, zimą roku 1941. Ogromna machina wojenna Niemiec, tu, pod Moskwą, po raz pierwszy została powstrzymana i poważnie nadszczerbiona. Plan zdobycia Moskwy opracowany przez samego Hitlera zawiódł. Butne dywizje niemieckie zmuszone zostały do zatrzymania się u wrót Moskwy. Żołnierz radziecki walczył z bezprzykładną ofiarnością i z takim samym bohaterstwem jak żołnierz w dniach rewolucji czy wojny domowej. I znów pod Pskowem i Narwą Armia Radziecka gromiła, jak w roku 1918, dywizje i korpusy wojsk niemieckich. Cztery lata wojny z Niemcami — to karty nowej chwały radzieckiego żołnierza. Decydował on już swym bagnetem nie tylko o losach Związku Radzieckiego, ale i o losach całej ludzkości, całego świata.

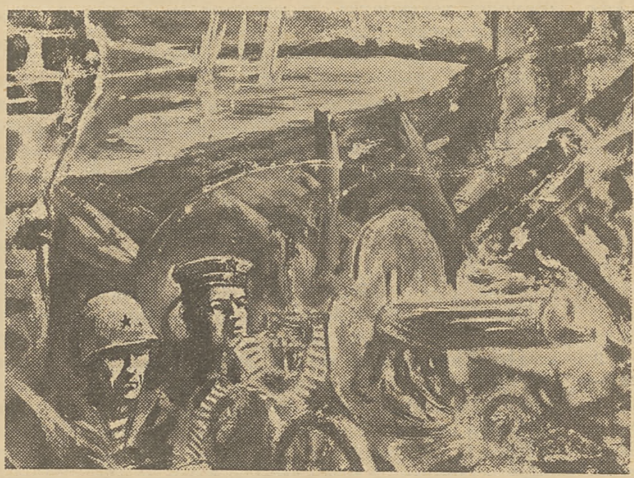
Przez cały czas wojny Flota Wojenna ZSRR brała czynny i żywy udział w operacjach oddziałów lądowych. Leningrad, Stalingrad, front pod Moskwą, obrona Odessy i Sewastopola, desant na Krym — oto operacje w których wsławili się radzieccy marynarze.

Niemniej dzielnie walczyły okręty Floty Bałtyckiej, Północnej czy Czarnomorskiej. 739 zatopionych jednostek wojennych i 850 statków handlowych, nie licząc mniejszych jednostek pomocniczych, to wkład jednostek Floty Wojennej w obronie ZSRR.

W ciężkiej krwawej walce wkroczył żołnierz radziecki do Polski, a z nim ramię w ramię żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego. W latach 1944—45 Armia Radziecka wespół z Wojskiem Polskim wyzwalały miasta i wsie polskie gromiąc cofające się armie niemieckie. Tysiące żołnierzy radzieckich oddało swe życie za naszą wolność. Armia Radziecka zasługuje w pełni na miano Armii Wyzwoleńczej. Odradzające się Wojsko Polskie zostało otoczone opieką i pomocą zwycięskiej i doświadczonej Armii ZSRR. Instruktorzy radzieccy szkolili oddziały polskie, przekazując im swe doświadczenia wojenne i umiejętność dowodzenia. Nowoczesna broń dostarczona przez Armię Radziecką Wojsku Polskiemu umożliwiła przystąpienie Polski do zwycięskiej walki z Niemcami.

Dziś w trzydziestą pierwszą rocznicę swego powstania Armia Radziecka jest silniejsza niż kiedykolwiek. Stała się ona ostoją światowego bezpieczeństwa i pokoju.

STALINGRAD



Rok 1942. Armie niemieckie posuwają się w głąb ZSRR, dążąc do osiągnięcia i opanowania Wołgi — niezwykle ważnej strategicznie arterii komunikacyjnej. Niemcy wiedzą, że ten kto posiądzie rzekę będzie miał bogactwa Kubania, Ukrainy i naftę Kaukazu, liczone w milionach ton — a tego im koniecznie potrzeba do dalszego prowadzenia wojny.

Jednak w Stalingradzie napotykają na zaciekły opór, którego się nie spodziewali. Tak jak niegdyś w wojnie domowej oddziały marynarzy i czerwonoarmistów broniły Carycyna (dzisiejszy Stalingrad) — tak obecnie oddziały gen. Czujkowa i jednostki Flotylli Wołżańskiej zagradzają drogę Niemcom.

Podczas gdy oddziały lądowe bronią na 27 kilometrowym froncie dostępu do Wołgi, na rzece działają jednostki flotylli. Różnorakie spełniają zadania. Oto na stojącym przy brzegu zamaskowanym monitorze zabrzęczał telefon. Niemcy rozpoczynają atak czołgowy. Obrońcy proszą o wsparcie. Za chwilę z luf armatnich buchają języki ognia — bateria spełnia prośbę. Jej obserwator jest na pierwszej linii, koryguje ogień. Podaje poprawki i za chwilę osiąga nakrycie celu. W słuchawce drży krótkie, przygłuszone walką: „Wołga! Wołga! Dziękuję!"

Lecz oto nadlatuje fala samolotów niemieckich. I tu flotylla przychodzi z pomocą. Jej artyleria przeciwlotnicza nie próżnuje broniąc dostępu do linii obronnych. Gdy czasem zajdzie konieczność, marynarze opuszczają pokłady okrętów i walczą na lądzie.

Wróg jest chytry. Aby unieruchomić Wołgę — minuje z powietrza jej wody. Nie próżnują jednak trałowce flotylli. Dzień i noc krążą wyławiając „czarne niebezpieczeństwo".

Gdy zapada wieczór płyną przez Wołgę kutry, barki, łodzie. Marynarze wiozą obrońcom żywność, amunicję, sprzęt i leki — zabierają rannych i chorych. Stalingrad musi się ostać!

Stalingrad się ostał. Bronił się 66 długich dni i nocy, pozwalając armiom radzieckim za Wołgą na przygotowanie ofensywy, która rozpoczęła się 19 listopada 1942 roku. W dwa i pół miesiąca później resztki 6 armii niemieckiej skapitulowały.

Największa bitwa w dziejach II wojny światowej, genialnie opracowana i przeprowadzona pod kierownictwem Generalissimusa Stalina stała się nie tylko klęską armii niemieckiej — stała się równocześnie klęską niemieckiej strategii, niemieckiej myśli wojskowej.

Tu właśnie pod Stalingradem rozpoczął się odwrót wojsk hitlerowskich zakończony upadkiem Berlina, tu rozpoczął się zwycięski marsz Armii Radzieckiej, który dał wolność tylu narodom Europy.

ORGANIZACJA MARYNARKI WOJENNEJ



MAR. WOJ. NIE JEST BRONIĄ.

Marynarka Wojenna nie jest — jak to potocznie zwykło się mówić „rodzajem broni". „Piękny rodzaj broni wybrałeś sobie, wstępując do marynarki wojennej" — mówią koledzy. Błąd. Marynarka wojenna jest składową częścią sił zbrojnych w państwie. I tak jak w wojsku lądowym — które też jest częścią sił zbrojnych są rodzaje broni jak piechota, artyleria, czołgi itp. (ale nie lotnictwo — to jest też część sił zbrojnych), tak i w marynarce wojennej są „bronie". Jest artyleria, broń podwodna, lub odpowiadające pojęciu „broni" specjalności, jak nawigacyjna, sygnałowa, mechaniczna, administracyjna i szereg innych.

JAKIE JEST ZADANIE MAR. WOJ.

Zadaniem marynarki wojennej jest w czasie pokoju ochrona interesów morskich państwa i przygotowanie do ich obrony na wypadek wojny. W czasie wojny — walka z nieprzyjacielem na morzu przy współdziałaniu floty, lotnictwa i artylerii nadbrzeżnej oraz współdziałanie z wojskami lądowymi w obronie wybrzeża morskiego.

KIEROWNICTWO MAR. WOJ.

Sprawami marynarki wojennej kieruje już to samoistne ministerstwo marynarki, już to komórka w ministerstwie obrony, zwana czy to departamentem marynarki czy to kierownictwem marynarki, lub przez analogię do dowództw wojsk lądowych lub lotniczych — dowództwem marynarki wojennej, na czele którego stoi dowódca marynarki. Ze względu na różnorodność spraw i ich ilość, dowódca nie ma możności załatwienia ich sam i zresztą niepotrzebnie rozpraszałby umysł na sprawy mniej ważne kosztem nieraz spraw istotnie ważnych. Dlatego też dowódca dobiera sobie grono ludzi, którzy pomagają mu w realizacji jego zarządzeń i rozkazów, oraz w kontrolowaniu sprawnego i prawidłowego wykonania tych zarządzeń.

SZTAB.

Grono tych ludzi tworzy sztab dowódcy. Sztab jest organem pracy dowódcy. Pracą sztabu kieruje szef sztabu. Sztab dzieli się na oddziały lub wydziały, których liczba może być bardzo różna. Wykonują one pracę, którą można przedstawić w uproszczeniu w trzech wyrazach: wiedzieć — chcieć — móc. Wiedzieć — wszystko co dotyczy nieprzyjaciela, jego sił materialnych, duchowych, jego zamiarów i przewidywań. Chcieć — jest wyrazem naszej woli, która zmierza bez względu na okoliczności do zmuszenia przeciwnika za pomocą posiadanych środków do uległości. Móc — polega na zorganizowaniu posiadanych środków pod każdym względem do walki, oraz na dysponowaniu tymi środkami. Odpowiednimi komórkami sztabu, które muszą umieć zadośćuczynić tym trzem wymaganiom będą:

oddział wywiadowczy — wiedzieć,
oddział operacyjny — chcieć,
oddział organizacyjny — móc.

Oddział lub wydział wywiadowczy lub informacyjny ma za zadanie zbieranie i gromadzenie wszelkich materiałów o nieprzyjacielu. O jego liczebności, jego uzbrojeniu, jego wyposażeniu, wyszkoleniu, stanie moralnym, rozmieszczeniu oddziałów itp. Organizacyjny, opracowuje obsadę wyposażenie i formowanie własnych oddziałów i jednostek. Operacyjny — na podstawie materiału zebranego o przeciwniku i posiadanych wiadomości o siłach własnych opracowuje plan racjonalnego rozmieszczenia własnych oddziałów, przewiduje plany zamierzanych operacji, obmyśla sposoby prowadzenia walki.

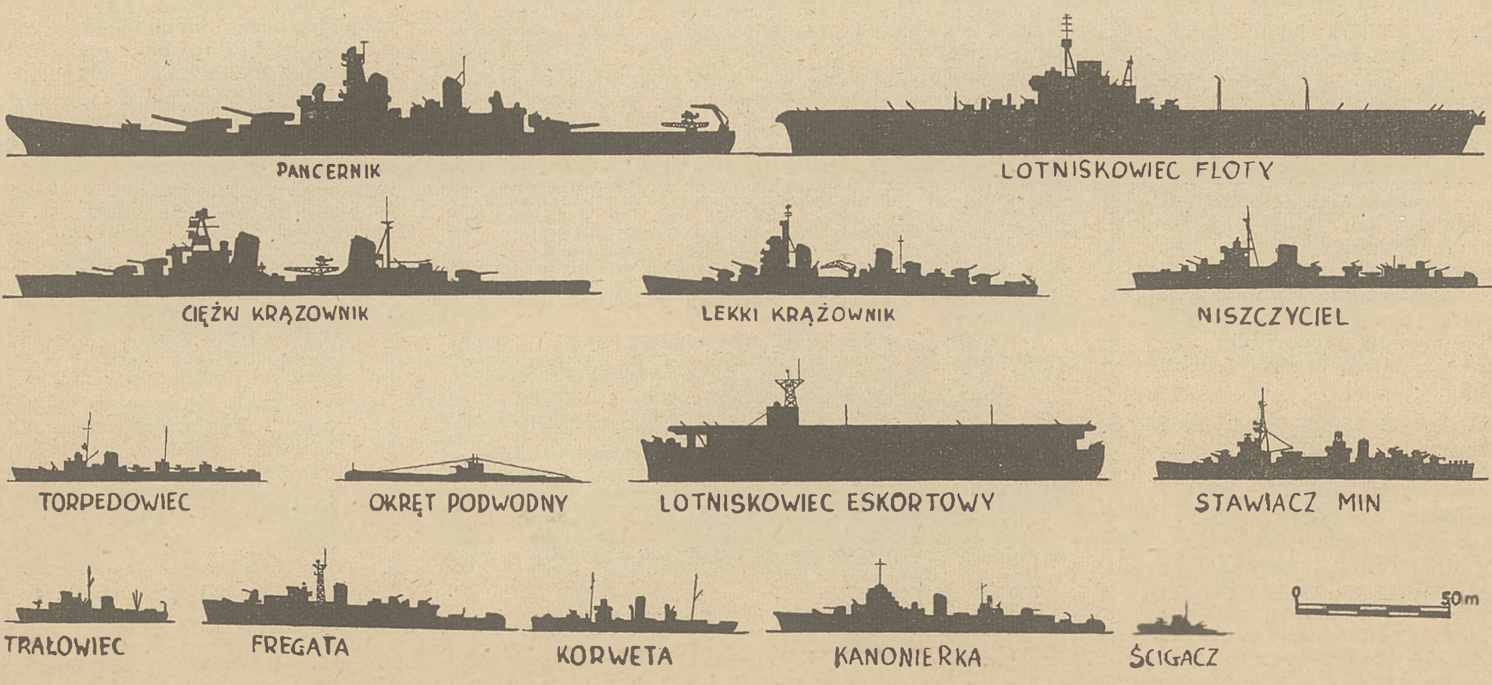
W sztabach mogą być ponadto komórki, które zajmują się sprawami mobilizacyjnymi i in.

OFICEROWIE SPECJALIŚCI

Dowódca ma oprócz tego, u swego boku oficerów specjalistów, którzy referują mu w razie potrzeby, w sposób fachowy sprawy swej specjalności. Są to szefowie broni, jak np. szef broni podwodnej, artylerii, łączności, inżynierii i inni.

ZASTĘPCY DOWÓDCY

Poszczególnymi działami marynarki dowódca kieruje przez swoich zastępców. I tak zastępca dowódcy do spraw polityczno-wychowawczych kieruje całokształtem życia politycznego i czuwa nad właściwym wychowaniem ideologicznym całego personelu marynarki. Zastępca dowódcy do spraw liniowych zajmuje się bezpośrednio sprawami liniowymi, a więc ma w swej pieczy całokształt wyszkolenia bojowego oddziałów. Zastępca do spraw technicznych — opiekuje się stroną techniczną marynarki. Wreszcie zastępca do spraw administracyjnych prowadzi całą gospodarkę materiałową i żywnościową. Wszyscy ci zastępcy mają swoje organa wykonawcze w postaci czy to zarządu polityczno-wychowawczego — jak zastępca do spraw pol.-wych. lub kwatermistrzostwa — jak zastępca do spraw gospodarczych.



PODZIAŁ WYBRZEŻA

Całość Wybrzeża dla łatwiejszego administrowania, jest podzielona na obszary umocnione, lub odcinki nadbrzeżne, lub obszary nadmorskie, lub jeśli terytorium państwa rozciąga się nad kilkoma morzami czy oceanami — na obszary np. Morza Północnego, Oceanu Lodowatego, Dalekiego Wschodu itp. Obszarem takim dowodzi dowódca obszaru, który ma także swój sztab, swoich oficerów specjalistów i swój aparat gospodarczy. Na terenie obszarów są rozmieszczone bazy morskie, w których stacjonują oddziały floty i jednostki nadbrzeżne.

BAZY MORSKIE

Okręty i jednostki marynarki wojennej tak w czasie pokoju jak i w czasie wojny muszą mieć możność otrzymania odpoczynku tak dla siebie jak i dla załóg, a ponadto:

- **możność zaopatrzenia się w żywność,**
- **uzupełnienia paliwa i wody,**
- **uzupełnienia amunicji,**
- **dokonywania napraw od najdrobniejszych do kapitalnych remontów,**
- **uzupełnienia sprzętu i wyposażenia,**
- **uzupełnienia załóg,**
- **itp.**

Wszystkim tym wymaganiom musi zadośćuczynić baza. Na całokształt bazy składa się cały szereg urządzeń i instytucji, a mianowicie: urządzenia portowe, baseny portowe wraz ze stoiskami dla okrętów, magazyny okrętowe, składnice żywnościowe, materiałów pędnych, sprzętu nawigacyjnego, pokładowego, sygnałowego, kwatermistrzowskie; — arsenał, w skład którego wchodzą zakłady uzbrojeniowe, broni podwodnej, torpedownia, minownia, trałownia, trotylarnia, strzelnicze poligony doświadczalne, magazyny amunicyjne; — warsztaty remontowe wraz ze stoczniami, pochylniami, dokami i warsztatami pływającymi; — prąd do oświetlenia i do mechanizmów dają rozrzucone na terenie bazy elektrownie, akumulatorownie i stacje transformatorowe, w dobie obecnej kiedy są w użyciu miny magnetyczne, kadłuby okrętów muszą być odmagnetyzowane — dokonują tego stacje demagnetyzacyjne; — biuro hydrograficzne zapewnia sprawne zaopatrywanie w sprzęt nawigacyjny, organizuje sieć posterunków hydro-meteorologicznych i stacji sygnałów sztormowych, wydaje mapy morskie, spisy latarń, locje oraz wiadomości żeglarskie; posiada w swej dyspozycji okręty hydrograficzne którymi przeprowadza badania hydrograficzne pomiary głębokości itp. Załogi mniejszych jednostek (ścigacze, kutry, okręty podwodne) nie mają możności wygodnego mieszkania na swych jednostkach. Toteż w czasie postoju jednostek w porcie, marynarze mieszkają na okrętach — bazach lub w koszarach na lądzie. W trosce o zdrowie załóg, służba sanitarna ma do dyspozycji szpitale i ambulatoria. Poza tym istnieją przy koszarach niezbędne do życia łaźnie, komory dezynfekcyjne, pralnie, warsztaty naprawkowe, kantyny świetlice oraz kina.

KOMENDA PORTU WOJ.

Na czele tego wszystkiego stoi komendant portu ze swoim aparatem dowodzenia, zwanym komendą portu wojennego. Komendant portu koordynuje w swoich rękach sprawne działanie wszystkich urządzeń bazy. W dyspozycji komendanta portu znajduje się pomocniczy tabor pływający, w skład którego wchodzą holowniki, kutry, motorówki, okręty pomocnicze, jak wszelkiego rodzaju zbiornikowce, służące dla transportu płynnego paliwa i wody, jednostki specjalne jak kutry przeciwpożarowe, tarcze strzelnicze, kutry sieciowe, jachty i t. p.

(dok. na str. 25)

WAŁ POMORSKI

Pamiętacie gorącą jesień 1944 r., kiedy to Oddziały I Armii WP zdobyły Pragę, a fronty białoruski i ukraiński ustaliły się nad Wisłą? Pół Polski odzyskało wówczas wolność, ale druga połowa tkwiła jeszcze w niewoli, czekając oswobodzenia. Przyszła później zima i wszyscy sądzili, że front ruszy naprzód dopiero wiosną.

Tymczasem zaprawione i doświadczone w zimowych walkach armie radzieckie przygotowywały się do nowego skoku. Miały one przynieść wolność nie tylko reszcie Polski, wrócić ją na kartę Europy, jako niepodległe państwo, lecz miały dać także wolność narodom: Czechosłowacji, Rumunii i Węgier, Bułgarii, Albanii i Jugosławii.

Pamiętna ta ofensywa, zaczęta dnia 12 stycznia 1945 roku sforsowaniem Wisły pod Sandomierzem przez oddziały Marsz. Koniewa, nie tylko łamała jeszcze raz opór armii niemieckiej, nie tylko przekreślała jej strategię. Była ona początkiem ostatecznego końca hitlerowskich Niemiec.

Dnia 16 stycznia nastąpił szturm Warszawy i forsowanie Wisły przez wojska Marsz. Żukowa i I Armię WP. Następnego dnia rankiem miasto było już wolne. Ruszyły także naprzód oddziały 2 frontu Białoruskiego. Linia niemieckiej obrony pękła natychmiast. Śmiało i szeroko przeprowadzone operacje oskrzydlające niszczyły kolejno mniejsze i większe zgrupowania nieprzyjaciela, który nie tylko nie stawiał poważniejszego oporu, ale bezładnie uciekał.

Wyzwolono w ciągu kilku dni Kraków, Łódź, Piotrków i Częstochowę, Sochaczew, Łowicz, Modlin i wiele innych miejscowości.

W bojach zdobywali żołnierze polscy i radzieccy Bydgoszcz, Złotów, Jastrowie, zbliżając się coraz bardziej do Bałtyku. Wtedy to, w pierwszych dniach lutego pojawiła się w komunikatach Naczelnego Dowództwa i w prasie, nieznana dotychczas nazwa — Wał Pomorski, — która ściągała uwagę wszystkich.

Co to takiego?

Jest to nazwa silnie ufortyfikowanej strefy na Pomorzu, która ciągnęła się mniej więcej z rejonu Słupska na południe do Wałcza, wzdłuż jezior i błot. Linia ta składała się z szerokiego pasa schronów żelazo-betonowych różnej wielkości i wytrzymałości, uzbrojonych artylerią i obsadzonych przez oddziały piechoty. Bagnisty i lesisty teren posiadał doskonałe warunki obronne, toteż Niemcy uważali, że Wał Pomorski doskonale powstrzyma napór wojsk radzieckich i polskich w ich marszu na Berlin i Szczecin.

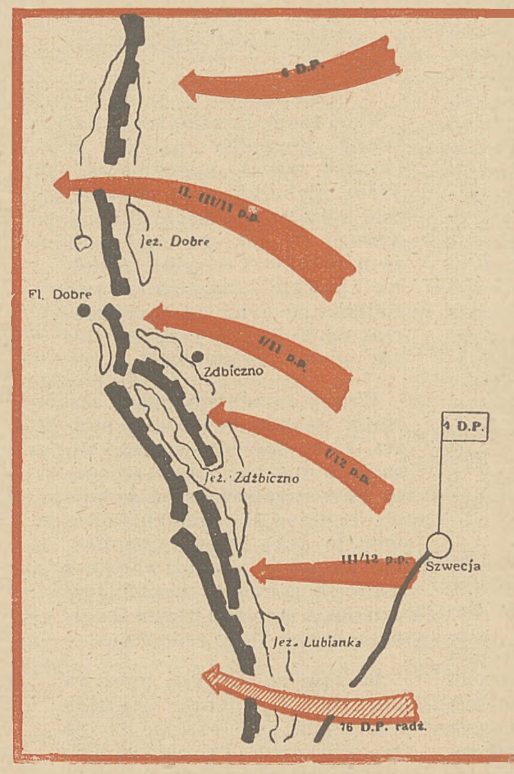
Fortyfikacje te budowali Niemcy jeszcze w latach 1934—35. Od tego czasu aż do końca 1944 r. stale je rozbudowywali i unowocześniali. Poszczególne schrony uzbroili oni w działka przeciwpancerne i ciężkie karabiny maszynowe. Niektóre z nich były jeszcze lepiej wyposażone: 1 działko szybkostrzelne, 2 wieże pancerne z CKM-ami i działkiem przeciwpancernym, oraz pewna ilość broni maszynowej.

Poszczególne schrony połączono specjalnym systemem rowów, obwarowano polami minowymi i zasiekami z drutu kolczastego. Tak wyposażona linia obronna miała według Niemców, doskonale spełnić swe zadanie, zwłaszcza, że była obsadzona doborowymi oddziałami. Stało się jednak inaczej.

Do tej uzbrojonej po zęby armii zbliżyły się po przekroczeniu b. granicy polsko-niemieckiej jednostki I Armii WP i oddziały radzieckie, które w ramach ofensywy miały atakować Wał Pomorski.

Pierwszy, wstępny bój odbył się pod Złotowem. Niemcy wycofali się. Następny bój miał miejsce na rzece Głdzie, stanowiącej jedną z naturalnych linii obronnych przedpola Wału Pomorskiego. Przekroczono ją w Jastrowie i wsi Podgaje. Droga do Wału stała otworem.

W nocy z 4 na 5 lutego 11 pp z 4 dywizji uderzył na linie obronne nieprzyjaciela, przerwał je pod m. Dobrzyce i wszedł na zaplecze. Tu jednak jednostki nasze dostały się w kleszcze zgromadzonych do obrony oddziałów i przetrwały w walkach 2 dni, nim nadeszła reszta oddziałów dywizji. Zawiązał się uparty, ciężki bój. Niemcy wiedzieli, że przerwanie Wału, to otwarcie drogi do Odry, toteż ustępowali pod naporem oddziałów polskich i radzieckich bardzo powoli, niemal metr po metrze. Przez pięć dni trwały ciężkie, uparte walki I Armii aż wreszcie 10 lutego dotarła ona do Frydlądu Pomorskiego.

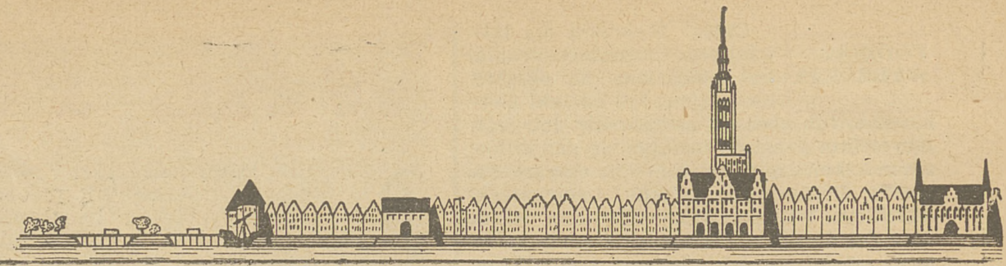


Tu znów się Niemcy zawzięcie bronią, jednak pod naporem jednostek pancernych wycofują się. W ten sposób, wraz ze zdobyciem Frydlądu Pomorskiego, pękł ostatecznie Wał Pomorski. Droga do Berlina, Odry i Bałtyku stanęła otworem. Stąd wszystkie jednostki I Armii Wojska Polskiego ruszyły w kierunku niedalekiego Bałtyku, pod Kołobrzeg, równocześnie zaś armie radzieckie nacierały w kierunku Szczecina, bijąc wycofujące się w panice oddziały armii niemieckiej. Nowym polem bitwy, na którym wsławił się znowu polski oręż, stał się w kilka tygodni później Kołobrzeg, gdzie Niemcy bronili się zajadle, starając się utrzymać jeden z ostatnich portów w tej części wybrzeża.

Piękne zwycięstwo, odniesione na Wale Pomorskim, okupione krwią radzieckich i polskich żołnierzy, wróciło Macierzy prastare polskie ziemie.

Wróciło także życie. Niepokonane i bujne. Znikły zwały sprzętu wojennego, znikły ruiny i pogorzeliska. Zaorano pola, uporządkowano i odbudowano zniszczone wsie i miasteczka. Tylko resztki rozbitych bunkrów i wież pancernych mówią jeszcze o tym, że był tu kiedyś Wał Pomorski, który nie obronił niemczyzny przed naporem zwycięskich oddziałów polskich i radzieckich.

Gdańsk



W LECIE 1948 NA TERENIE STAREGO MIASTA W GDAŃSKU EKIPA NAUKOWCÓW ŁÓDZKICH ODKRYŁA RESZTKI STAREJ OSADY SŁOWIAŃSKIEJ, CO RAZ JESZCZE POTWIERDZIŁO PRAWDĘ O PRASŁOWIAŃSKICH POCZĄTKACH MIASTA.

NIECO HISTORII

Przez wiek XI, XII i XIII władali Gdańskiem Piastowie Pomorscy. W roku 1294 wygasł ich ród na Mściwoju II, który Gdańsk wraz z Pomorzem zapisał krewniakowi, księciu wielkopolskiemu, Przemysławowi II. Tego ostatniego zamordowali Brandenburczycy, a kolejny dziedzic miasta — Władysław Łokietek — pozbawiony go został przez Krzyżaków, którzy wezwani na pomoc przeciw Brandenburczykom podstępem opanowali gród i miasto, wycinając w pień ludność i załogę w 1308 r. Prócz załogi padło wówczas ok. 10 000 niewinnych Kaszubów. — Dziwna analogia: Stutthof i dziesiątki innych obozów koncentracyjnych u schyłku — oraz rzeź sprzed sześciuset lat u narodzin „niemieckiego" Gdańska.

Pod rządami Krzyżaków Gdańsk począł się szybko zniemczać na skutek wielkiego napływu kolonistów niemieckich. Nie czuli się jednak oni dobrze pod bezwzględnymi rządami władców krzyżackich. Uciskane przez Zakon miasta Pomorza Wschodniego, doprowadzone do ostateczności, zerwały się w końcu do buntu, do którego przyłączył się i Gdańsk. Po przewlekłej 13 letniej wojnie zakończonej pokojem Toruńskim — Gdańsk w 1454 r. wrócił do Polski. Za pomoc w pokonaniu Krzyżaków otrzymał duże przywileje, które umiał interpretować na swoją korzyść rosnąc szybko w bogactwo i potęgę dzięki opanowaniu prawie że monopolistycznegu polskiego handlu z zagranicą.

W ROKU 1591 WYRUSZYŁA Z GDAŃSKA FLOTA 400 STATKÓW HOLENDERSKICH ZE ZBOŻEM POLSKIM DO WŁOCH.

W ROKU 1618 PORT GDAŃSKI ODWIEDZIŁO PRAWIE 2 000 STATKÓW.

W XVII WIEKU MIASTO LICZYŁO 75 000 MIESZKAŃCÓW.

Tolerancja i zaślepienie Polaków pozwoliły na to, że Gdańsk został nadal ośrodkiem niemieckim w organizmie polskim. Z czasem Gdańsk doszedł do takiego znaczenia, że paraliżował wszelkie śmielsze polskie poczynania nad Bałtykiem, a nawet sprzymierzał się z obcymi przeciw Polsce — swej żywicielce.

Wraz z upadkiem Polski nastąpił upadek świetności miasta, które dopiero wówczas zaczęło pojmować, skąd czerpało dotychczasowe soki żywotne. Podczas II rozbioru Polski wpadło jako miasto niemieckie — mimo długotrwałych i usilnych zabiegów dyplomatycznych, a w końcu nawet zbrojnego oporu — w ręce Prus.

W ramach nowego państwa pozbawiono Gdańsk dawnego znaczenia, upośledzając go na rzecz Szczecina i Królewca. Odcięty od swego naturalnego zaplecza (większość dorzecza Wisły — zabór rosyjski) — Gdańsk utracił w ciągu XIX wieku charakter portowy, a uzyskał pruskie oblicze miasta urzędniczo-wojskowego.

Traktat Wersalski nawiązał do dawnej tradycji tworząc Wolne Miasto Gdańsk — luźno jedynie związane z Polską. Szowinizm sprusaczonej ludności okazał się jednak większy, niż dobrze pojęty interes zgodnego współżycia z Polską, które dawało wspaniałe wyniki.

OBROTY PORTU W 1912 ROKU WYNOSIŁY 2,5 MILIONA TON A W 1928 ROKU — 8,5 MILIONA TON.

Ponowny ścisły związek gospodarczy z polskim zapleczem dawał owoce w postaci choćby rozbudowy portu, gdzie wybudowano szereg nowych magazynów w Strefie Wolnocłowej, zaopatrując nabrzeża basenu w nowe dźwigi. W 1925 r. wybudowano basen Westerplatte, w 1926 r. na nowym nabrzeżu Dworca Wiślanego ustawiono nowoczesne urządzenia do przeładunku towarów masowych i wzniesiono nowoczesny silos zbożowy (Nr 2), w 1929 r. wybudowano basen Górniczy itd itd. Około 20% całego handlu zagranicznego Polski przechodziło przez Gdańsk.

Historię Wolnego Miasta przypieczętował los obrońców Poczty Polskiej w Gdańsku i Westerplatte.

Po sześciu wiekach odzyskaliśmy Gdańsk nie tylko formalnie, lecz i ludnościowo. Stało się to 27 marca 1945 r., kiedy w mury miasta w zaciętych bojach wdarła się zwycięska Armia Czerwona i u jej boku Wojsko Polskie. Już 4 kwietnia zorganizowany został Zarząd Miejski, a wśród iście warszawskich gruzów miasta niemal całkowicie opuszczonego przez ewakuującą się zawczasu ludność niemiecką pojawili się pierwsi mieszkańcy — Polacy.

ZNISZCZENIA

Cóż zastaliśmy w porcie?

Z 287 tys. m² magazynów ocalały jedynie 3 tys. m². Zniszczono wszystko ze 116 tys. ton pojemności spichrzów zbożowych. Z 99 czynnych przed wojną dźwigów i innych urządzeń przeładunkowych — ocalały 4. Chłodnie portowe, zbiorniki ropne Polminu — zrujnowane. Linie kolejowe w porcie, zwrotnice i sygnalizacja, mosty i wiadukty, elektrownie i przewody elektryczne, fabryki i stocznie, wodociągi i kanalizacje — uszkodzone, zniszczone bądź wywiezione. Ostrożnie oszacowane straty Gdańska, miasta i portu (bez mienia prywatnego) ocenia się na 120 mil. dolarów przedwojennych, gdy Gdyni „tylko" na 30 mil. dolarów.

Całkowicie znikł niemal stary port nad Motławą wraz ze słynnym starym dźwigiem i starymi spichrzami.

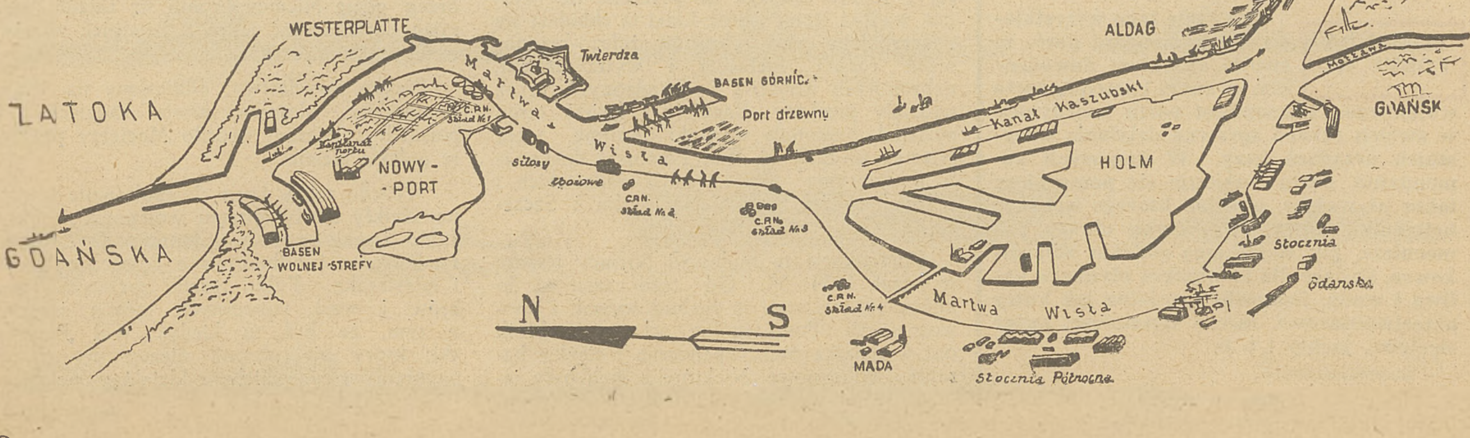
ODBUDOWA

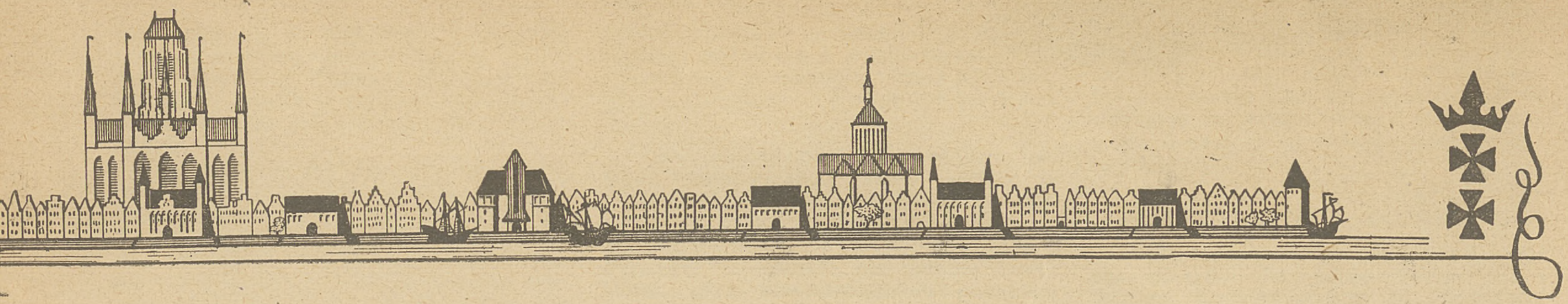
Trudno uwierzyć w cyfry zniszczeń, jeśli się odwiedzi obecnie port Gdański. Tempo odbudowy jest zadziwiające. Niech je zilustruje poniższy wykres przeładunków:

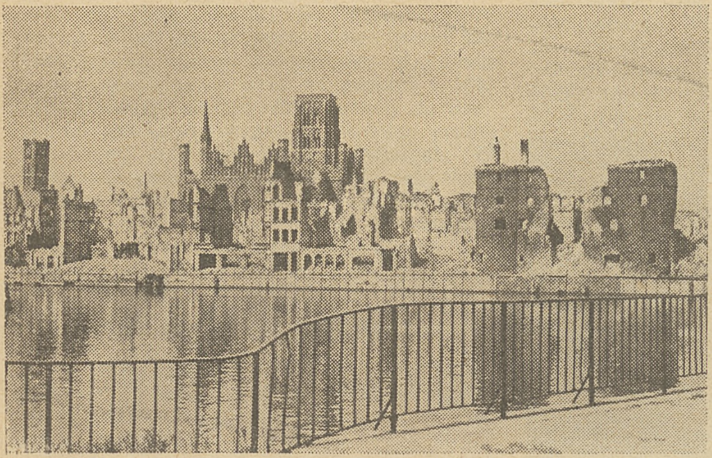
Rok	1912	—	2 453	tys.	ton
,,	1920	—	1 838	,,	,,
,,	1928	—	8 616	,,	,,
,,	1935	—	5 093	,,	,,
,,	1937	—	7 201	,,	,,
,,	1945	—	354	,,	,,
,,	1946	—	3 993	,,	,,
,,	1947	—	5 027	,,	,,
,,	1948	—	6 671	,,	,,

Przy tym warto zapamiętać, że z 26 mil. ton różnych towarów, których przeładunek przewiduje w r. 1949 plan trzyletni — na Gdańsk przypada 9,9 mil. ton!

W parze ze wzrostem przeładunków portowych szła odbudowa całej ogromnej skom-







plikowanej machiny usługowej, przemysłu stoczniowego związanego z portem oraz wzrost zaludnienia. W momencie zdobycia Gdańska polska ludność miasta wynosiła praktycznie zero. W r. 1946 — już 117.9 tys., podczas gdy na 1. IV. 1948 tereny b. W. Miasta zamieszkiwało już 250 tys., w tym 242 tys. Polaków.

W pierwszym okresie zaspakajania najkonieczniejszych potrzeb nie można było odbudowywać miasta na szeroką skalę. Zabezpieczono co ważniejsze zabytki przed dalszym zniszczeniem, i odbudowywano te dzielnice i domy, które się do odbudowy nadawały. Uprzątniecie ulic z gruzów i niebezpiecznych ruin, podniesienie w porcie wraków względnie usunięcie przeszkód nawigacyjnych — oto osiągnięcia pierwszego etapu odbudowy, który ma także na swym koncie zapoczątkowanie budowy nowych dzielnic (centrum Wrzeszcza) oraz prace niwelacyjne na trasie nowej potężnej arterii kołowej łączącej Gdańsk z Gdynią.

Mimo, że równe lub może i większe zniszczenia dotknęły przemysł gdański, można być dumnym ze stanu jego dotychczasowej odbudowy. Czynne są już od dawna wszystkie znane nam sprzed wojny wytwórnie gdańskie, m. in. fabryka chem. „Pelikan", fabryka latarek „Daimon" oraz fabryka czekolady „Anglas".

Stocznie gdańskie, których dźwigi podniebne są tak dobrze znane wszystkim podróżnym przejeżdżającym kiedykolwiek przez Gdańsk, pracują już nie tylko nad remontami i rekonstrukcjami wraków, lecz budują nowe jednostki.

Na całym terenie b. Wolnego Miasta jedna za drugą ruszają fabryki, by po okresie rekonstrukcji podjąć pełną produkcję. Samochody rozwożące wyroby fabryki tłuszczów „Amada" znane są każdemu mieszkańcowi Wybrzeża, ogromne reklamy zapraszają w poczekalniach dworcowych do wypicia butelki gdańskiego piwa „Export", czynne są fabryki gazów przemysłowych, tlenu i acetylenu, kwasu węglowego, zakłady przemysłu dziewiarskiego, metalowego, maszyn elektrycznych, fabryki obrabiarek, mebli, zapałek, lamp i reflektorów, manufaktur, wytwórnie farb i lakierów, papy, beczek, okuć budowlanych, kartonów, pilników, wytwórnie elektrotechniczne, przetwórnie spożywcze, fabryki konserw i wędzarnie, jednym słowem cała gama przemysłu portowego i związanego z portem oraz z miastem portowym.

PERSPEKTYWY PRZYSZŁOŚCI

Wszystkie te osiągnięcia bledną wobec zadań, które trzeba dopiero pokonać, by odrobić zniszczenia wojenne oraz zahamowania i zaniedbania, powstałe wskutek wieków rozdziału.

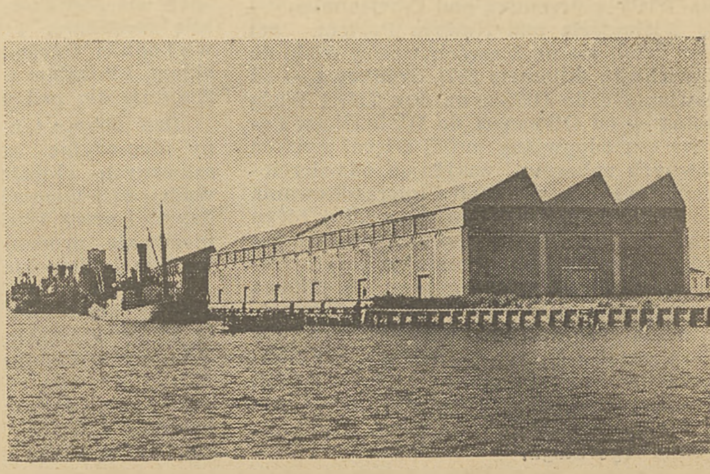
Port morski musi być przeplanowany, jego rozbudowa pójdzie w głąb rozległych terenów wzdłuż Leniwki z tym, że przewidywany jest rozwój portu w kierunku przeładunku towarów masowych, a miasta w kierunku przemysłowym. Obszar między Gdańskiem a Elblągiem wsparty odpowiednio rozbudowaną siecią komunikacyjną, zabudowany osiedlami robotniczymi, żywiony z bogatych Żuław — stanie się ośrodkiem przemysłu, opartego głównie na surowcach zamorskich, jak olejarnie, garbarnie, fabryki mydła, oraz różne wytwórnie sprzętu pokładowego dla statków morskich. Teoretyczna pojemność tak rozbudowanego Gdańska wynosi 300 000 ludzi, którzy zamieszkiwać będą miasto o charakterze polskim, o szerokich, zadrzewionych ulicach i placach, twór polskich robotników, architektów i inżynierów. Tłem tego miasta będą odbudowane ruiny najpiękniejszych budowli Gdańska, jak kościoła Panny Marii, Ratusza, Dworu Artusa, Wieży Więziennej, Zbrojowni itd. Chodzi tu o zabytki z czasów potęgi i rozwoju Gdańska, kiedy był on nie rozsadnikiem szowinizmu niemieckiego, lecz mimo większości niemieckiej ludności pośrednikiem między Polską a kwitnącą wówczas kulturą Niderlandów. Większość też ocalałych zabytkowych budowli — to dzieła mistrzów niderlandzkich, osiedlających się w Gdańsku w ucieczce przed prześladowaniami we własnym kraju.

Jako miasto wojewódzkie i stolica przymorza Gdańsk stanie się też ogniskiem wiedzy i kultury. Już obecnie jest on siedzibą szeregu wyższych uczelni: Politechniki Gdańskiej, Akademii Lekarskiej, Wyższej Szkoły Muzycznej, tu wreszcie czynne jest Liceum Budownictwa Okrętowego i dwie szkoły średnie stoczniowe. W pobliskim Sopocie — będącym niejako dzielnicą wielkiego Gdańska — mieszczą się — Wyższa Szkoła Handlu Morskiego oraz Wyższa Szkoła Sztuk Pięknych. Z czasem powstaną nowe uczelnie, a istniejące rozszerzą zakres wykładanych przedmiotów. Odbudowa i rozbudowa życia artystycznego, muzycznego, teatralnego — to w dużej mierze kwestia wybudowania odpowiednich pomieszczeń, a więc kwestia najbliższych lat.

Nieco inne natomiast widoki, niż się powszechnie mniema, ma rozwój Gdańska jako portu rzecznego. Wisła straciła swe dawne znaczenie jako głównej drogi transportowej dla towarów przeładowywanych ze statków i na statki. Typowe dla dawnych czasów drzewo i zboże już nie płyną w tych co dawniej ilościach tratwami i szkutami do Gdańska. Jako jedyna nieuregulowana struga wodna w Europie — Wisła — nieprędko będzie mogła stać się tym dla Gdańska, czym Odra jest dla Szczecina. Mimo śródlądowych połączeń wodnych z Niemnem, Dnieprem, systemem Odry i perspektywą trasy wodnej Odra—Dunaj — Gdańsk jako port rzeczno - morski ustępuje i będzie ustępował Szczecinowi. Niemniej po uregulowaniu Wisły i rozbudowaniu żeglugi wiślanej — większy port gdański przyszłości — uzyska dodatkowe niepoślednie szanse rozwojowe.

JEDNAKŻE I ZARYSOWANE WYŻEJ MOŻLIWOŚCI ORAZ PLANY ROZWOJU NAJSTARSZEGO MIASTA I PORTU RZECZYPOSPOLITEJ MOGĄ OKAZAĆ SIĘ ZA CIASNE I SKĄPE W PORÓWNANIU Z MOŻLIWOŚCIAMI, JAKIE STWORZY GDAŃSKOWI PRACA I ZAPAŁ NAJBLIŻSZYCH, ŚWIADOMYCH SWYCH ZADAŃ I PERSPEKTYW POKOLEŃ WYCHOWANYCH W ZROZUMIENIU SPRAW MORSKICH I SOCJALISTYCZNEGO BUDOWNICTWA, KTÓRE NARODOWI POLSKIEMU PRZYNOSI ROZKWIT I DOBROBYT.

W. ZUBRZYCKI





WISŁA

WISŁA JEST NAJWIĘKSZĄ RZEKĄ EUROPY ŚRODKOWEJ. JEJ DORZECZE WYNOSI 198,5 TYS. KM^2, JEST PRZETO WIĘKSZE OD DORZECZA RENU, ŁABY I ODRY. JEDNAKŻE WISŁA JEST JEDNOCZEŚNIE JEDYNĄ W EUROPIE ŚRODKOWEJ RZEKĄ JESZCZE NIEUPORZĄDKOWANĄ, A NA NIEKTÓRYCH ODCINKACH WRĘCZ DZIKĄ.

Z BIEGIEM WODY

W Beskidzie Zachodnim (Śląsk Cieszyński), w pobliżu wsi Wisła spływają z Góry Baraniej (1240 m) dwa potoki: Biała i Czarna Wisła. Połączone płyną w licznych skrętach jako potok górski aż do Ustronia. Bieg dalszy do ujścia Przemszy ma spadek łagodny, a łożysko głęboko wcięte. Cały ten odcinek nosi nazwę Małej Wisły.

Wisła właściwa, rzeka żaglowna, ma 969 km długości, mierzonych od połączenia Wisły z Przemszą pod Oświęcimiem — do Wisłoujścia pod Nowym Portem. Jej bieg dzieli się na 3 części: Górną Wisłę do Zawichostu (kilometr 287), Środkową — od Zawichostu do Otłoczyna (km 718) i Wisłą Dolną — od Otłoczyna do Wisłoujścia. Podział ten odpowiada mniej więcej strefom dawnych zaborów, znajdując odzwierciedlenie w stanie regulacji i uporządkowania wiślanej strugi. Mianowicie wzdłuż biegu „galicyjskiego" wykonano pewne prace regulacyjne, zwężając i prostując koryto rzeki oraz jej dopływu Przemszy. Środkową część pozostawiły rządy caratu w zupełnym zaniedbaniu. Natomiast dolny odcinek rzeki został z dużym nakładem pracy i kosztów uregulowany przez Prusy, co jednak nie zapewniło należytych warunków dla żeglugi, zagrażanej stale przez zaniedbanie środkowego biegu.

UJŚCIE

Osobny problem stanowi obszar wokół ujść Wisły. Ujść — gdyż jest ich wiele. Niegdyś większość swych wód odprowadzała Wisła do Zalewu Wiślanego, stanowiącego wówczas otwartą zatokę morską. Mapa z 1300 r. ukazuje nam już Wisłę o dwóch ramionach, z których Nogat na 882 kilometrze wpada do Zalewu przez jezioro Drużno, a odnoga lewa, zwana Wisłą, płynie dalej na północ, by niedaleko morza znów się rozdwoić na Wisłę Gdańską (ramię zachodnie) i Wisłę Elbląską (ramię wschodnie). Ogromne tereny między Gdańskiem, Elblągiem a Tczewem w większości znajdują się pod wodą.

Dziś obszar ten wygląda inaczej. Tereny depresyjne osuszono przez budowę sztucznych obwałowań i wypompowanie wody, zabezpieczając podobnie zalewane dawniej przez Wisłę niziny. Tak powstały niezwykle urodzajne Żuławy Gdańskie, Wielkie i Elbląskie.

Nogat uchodzi dziś do Zalewu dwudziestu ramionami; podobnie wygląda delta Wisły Elbląskiej. Wisła Gdańska po ogromnym zatorze lodowym na wiosnę 1840 r. przebiła sobie nowe ujście przez nadmorską wydmę koło Górek. Aby zabezpieczyć Gdańsk i żyzne doliny przed takimi niespodziankami przekopano nowe ujście Wisły pod Świbnem, a dawne łożysko odcięto wałem i śluzą. Zwane odtąd Leniwką (dług. 29 km), zabezpieczone przed wysoką wodą, zamuleniem i wiosennymi lodami — stanowi teraz częściowo tylko wykorzystane przedłużenie portu gdańskiego oraz daje możliwość dalszej jego rozbudowy.

Niezwykle żyzne niziny ujścia Wisły, owoc jej wielowiekowych namuleń, stanowią bazę żywnościową obu portów — Gdańska i Gdyni. Uprawa tych ziem wymaga wszakże niezwykle żmudnej pracy oraz utrzymywania sieci kanałów odwadniających i licznych stacji pomp, których odbudowa (po wysadzeniu przez Niemców w 1945 r.) jest obecnie w toku. Wielki wkład pracy w dzieło odbudowy Żuław dała brygada SP z woj. lubelskiego.

OKRES MIĘDZYWOJENNY

Zaniedbania i zła wola zaborców przyniosły Polsce miliardy przedwojennych złotych strat powodziowych. Stworzone w 1919 r. Ministerstwo Robót Publicznych opracowało szczegółowy projekt regulacji Wisły. Po jego zlikwidowaniu administrację dróg wodnych przejęło Ministerstwo Komunikacji, które traktowało drogi wodne jako konkurencję dróg żelaznych, kła-

dąc nacisk nie na rozbudowę i regulację systemu połączeń wodnych, lecz na rozbudowę zbiorników i siłowni wodnych, idea których w rezultacie częstych klęsk powodzi znajdowała już wówczas duże zrozumienie.

Wybudowano więc dwa zbiorniki w Porąbce na Sole i w Rożnowie na Dunajcu. Ilość wszakże wody, którą „magazynują" te sztuczne jeziora w okresie topnienia lodów nie jest ani dostateczna dla zapewnienia bezpieczeństwa przed powodziami wiosennymi i letnimi, ani wystarczająca dla zasilania koryta strugi wiślanej w okresie „małej" wody. Konieczna jest budowa szeregu dalszych takich zbiorników, które oprócz potencjalnej rentowności przez zabezpieczenie przed powodziami przynoszą jeszcze dodatkowy zysk w postaci źródła taniej energii elektrycznej, łatwej do uzyskania przez wykorzystanie różnicy poziomów przy tamie dla budowy siłowni. W Rożnowie wybudowano dużą siłownię elektryczną, zaopatrującą w prąd zakłady przemysłowe Centralnego Okręgu Przemysłowego, a nawet Warszawę. Obie zapory wodne szczęśliwie przetrwały okres wojny.

ODBUDOWA I ROZBUDOWA

W 1945 r. administracja polska przejęła strugę wiślaną w opłakanym stanie, przegrodzoną zwalonymi mostami, z których od Krakowa do Gdańska nie ostał się ani jeden, zarzuconą najróżnorodniejszymi wrakami, jeszcze bardziej zaniedbaną w obwałowaniach i budowlach regulacyjnych, wreszcie z ponownie przetrzebionym rybostanem. W nawale pilnych zadań odbudowy trudno myśleć o usunięciu wiekowych zaniedbań, tym bardziej, że ucywilizowanie strugi wiślanej to praca wieloletnia. Problem Wisły nie był więc — poza pilnymi pracami zmierzającymi do odbudowy istniejących przed wojną urządzeń — uwzględniony w planie trzyletnim. Jego rozwiązanie nastąpić może dopiero w systemie długofalowych planów gospodarczych, w których okres obecnie wchodzimy.

ŻEGLUGA

W okresie międzywojennym żeglugą na Wiśle trudnił się szereg prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych. Najpoważniejszym z nich była „Vistula", upaństwowiona 12. I. 48 r. i pracująca obecnie pod nazwą Państwowa Żegluga na Wiśle. Przedsiębiorstwo to posiada obecnie 45 statków osobowych i osobowotowarowych kilkadziesiąt holowników różnej wielkości, 10 barek silnikowych i około 250 barek bez napędu.

Niski stan ilościowy i jakościowy naszego taboru znajduje swoje odbicie w przewozach towarów i pasażerów. W 1947 r. Państwowa Żegluga na Wiśle przewiozła 279 tys. podróżnych i 85 tys. ton towarów. Przewozy te wszakże nie dotyczą samej Wisły, gdyż przedsiębiorstwo zasięgiem swym obejmuje nie tylko szlak Kraków — Sandomierz — Warszawa — Gdynia, lecz także drogi wodne Warty i Kanału Bydgoskiego. Najlepsze lata przedwojenne nie dawały na Wiśle obrotu wyższego niż pół miliona ton, podobnie i przewóz pasażerów nie przekraczał 600 tys. osób, kiedy na Renie, Dunaju czy Łabie cyfry te osiągały kilka, a nawet kilkanaście milionów.

Rozbudowanych portów na Wiśle niemal brak. Jedynie nowoczesne porty w Płocku i w Warszawie są jeszcze nieukończone. Prócz nich istnieją tylko przystanie, względnie bulwary nadbrzeżne wyposażone w bocznice kolejowe w Krakowie, Płaszowie pod Krakowem, Nadbrzeziu, Płocku (duży port niewykończony), Włocławku, Toruniu, Solcu Kujawskim, Grudziądzu i Tczewie.

Oczywiście cyfry wyżej podane towarzyszą najcięższym latom powojennym, kiedy remont i podnoszenie zatopionych jednostek są w toku, a stocznie budujące nowe jednostki są w trakcie rozbudowy. Jednak dopiero regulacja Wisły może wpłynąć na istotną zmianę stanu rzeczy.

BOGACTWO RYBNE

Wisła jest ośrodkiem hodowli ryb. Zadziwi może niejednego z nas użyte tu słowo hodowla. Niemniej rozwój techniki i gęstość zaludnienia uniemożliwiają utrzymanie rybostanu w rzece bez roztoczenia stałej opieki nad pływającymi mieszkańcami Wisły. Odnosi się to zarówno do ustalania przez administrację czasu i narzędzi połowu, jak i do prowadzenia wylęgarni narybku ważniejszych ryb przemysłowych oraz utrzymywania stacji badawczych zajmujących się biologią ryb danej rzeki. Główne bogactwo rybne Wisły to troć i łosoś. Próby obliczenia stanu łososia i troci wchodzących do Wisły, aczkolwiek w wyniku dające jedynie przybliżony obraz stanu faktycznego wykazały, że Wisła, jako rzeka „łososiowa", zajmuje czołowe miejsce wśród rzek Europy. Hodowla narybku łososia i opieka nad dorosłymi osobnikami w okresie ich wędrówki na tarło do źródeł — to zadanie polityki rybackiej.

WISŁA — „KOPALNIĄ" PIASKU

Wisła toczy ogromne masy piasku, będąc nie tylko jego transporterem, ale i żarnami. Grubość ziaren na wysokości Warszawy odpowiada wyjątkowo korzystnie potrzebom budownictwa, stąd też ciężki zawód piaskarza popularny jest od wielu pokoleń wśród mieszkańców Solca i Czerniakowskiej. Zarobek niezły, lecz praca wyczerpująca i reumatyzm zamiast emerytury.

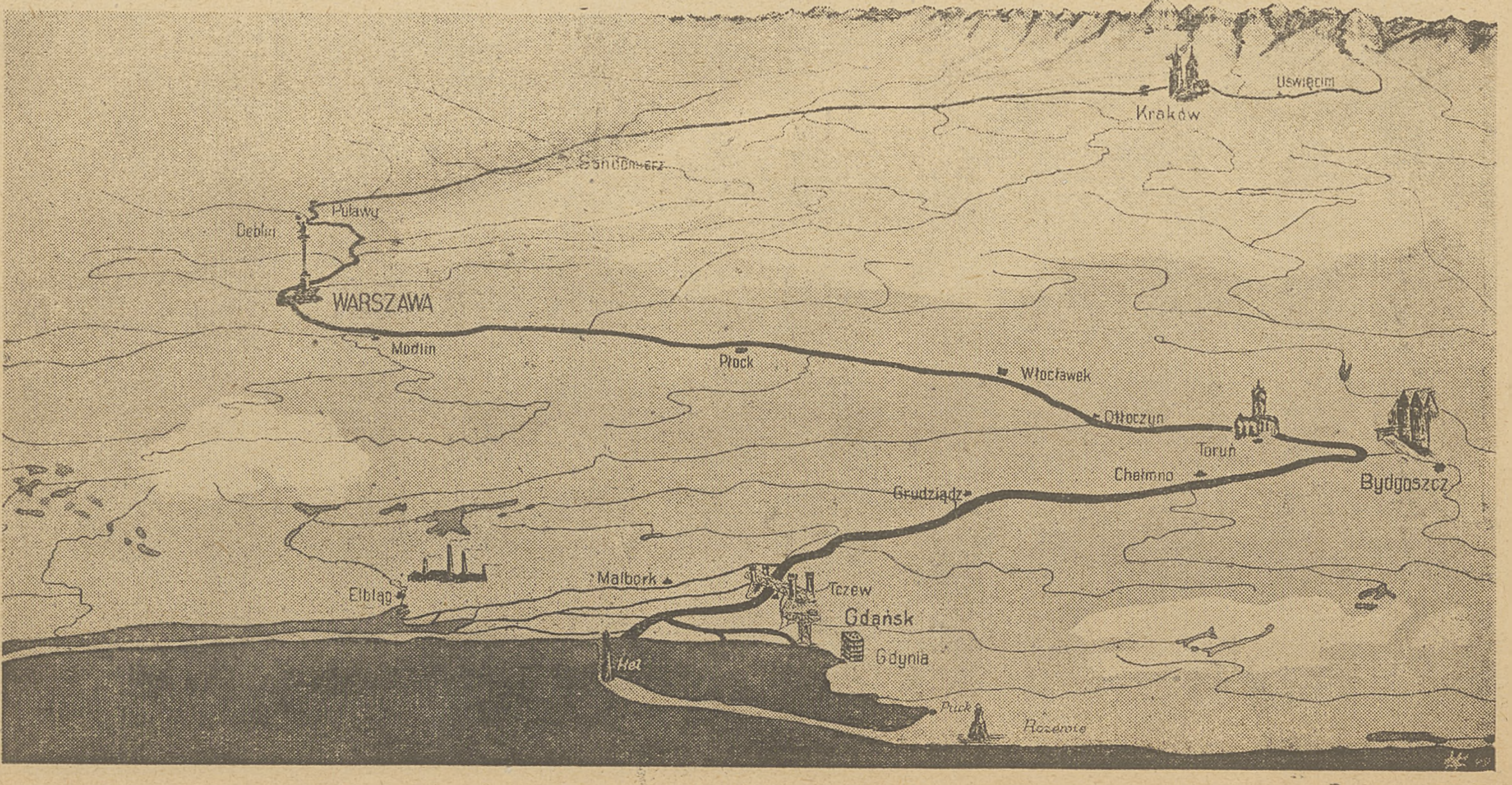
NADWIŚLAŃSKIE PLANTACJE WIKLINY

Ogromne łachy i odsypiska piaskowe nadają się doskonale pod zakładanie plantacji wiklinowych. „Zbiory" wikliny dostarczają surowca dla przemysłu koszykarskiego i materiału dla produkcji „materaców" faszynowych oraz wiklinowych płotów, przegród i umocnień, niezbędnych dla corocznych prac zabezpieczających i umacniających koryto Wisły, o czym niejeden junak SP wie z własnej praktyki w brygadzie. Plantacje wiklinowe spełniają poza tym uboczną rolę umacniania i zabezpieczania użytych pod nie terenów przed zmywaniem w okresie „dużej" wody.

UCZMY SIĘ PATRZEĆ

Turystyka wodna — to jeden z najzdrowszych sportów. Turystyka wiślana, to prócz walorów sportowych — poznanie kraju i miast nadrzecznych. Uczmy się patrzeć na Wisłę oczami ludzi nowoczesnych, świadomie obliczając jej możliwości i wady. Dzika, względnie zdziczała na większej przestrzeni swego biegu struga wodna — to raj dla kajakowców, lecz wieczna groźba dla mieszkańców nadrzecznej doliny. Uregulowana, uporządkowana struga wiślana — to arteria pulsująca krwią wymiany towarowej, to tysiące uzyskanych hektarów ziemi ornej i pastwisk, to wreszcie powiązanie naszego kraju z sąsiednimi organizmami gospodarczymi, które może przynieść tylko dobre wyniki.

WITOLD ZUBRZYCKI



STOCZNIA

Chcielibyście zwiedzić stocznię? — Ależ nie — wcale nie trzeba przyjeżdżać na Wybrzeże! Zrobimy to inaczej:

Spójrzcie na rysunek — tak wygląda duża, nowoczesna stocznia. Taka, jak np. Stocznia Gdańska, o której tyle się teraz pisze w prasie. Stocznia Gdańska buduje statki — pierwsze statki wykonywane przez nas całkowicie w kraju. Widzieliście z pewnością fotografie z uroczystości wodowania „Sołdka“ czy też „Jedności Robotniczej“. Prócz statków można było zaobserwować na zdjęciach fragmenty samej stoczni: jakieś budynki, kratownice dźwigów, skomplikowane rusztowania, pochylnie, ogromne hale, doki... Niewątpliwie zastanawialiście się nieraz — jak stocznia wygląda w całości? Czy naprawdę jest ona taka wielka i skomplikowana? I jak też ona funkcjonuje? Jakie posiada działy? Kto w niej pracuje?

Jeśli chcecie to wszystko wiedzieć — weźcie udział w „wycieczce“, którą tu dla Was zorganizowaliśmy. Bardzo prosimy.

Spójrzcie na rysunek. Oto jesteśmy właśnie przy głównej bramie „naszej“ stoczni. Ruch tu ogromny: wjeżdżają i wyjeżdżają samochody, kręcą się we wszystkie strony ludzie. Z jednej strony znajduje się obszerna portiernia i wartownia straży stoczniowej (1a), z drugiej — ogromny, wielopiętrowy gmach dyrekcji (1). Oprócz biur administracyjnych mieszczą się tu biura konstrukcyjne, kreślarnie, archiwa, laboratoria, kierownictwo ruchu itp.

Weźmy teraz w portierni przepustkę i chodźmy dalej. Zaraz następny za dyrekcją — podłużny budynek — to magazyn centralny (2). Czego w nim nie ma? Obok przeróżnych śrub, gwoździ, nitów, podkładek są tu narzędzia, rozmaite przyrządy, części zapasowe, pasy, smary, materiały pędne, materiały elektrotechniczne, farby przeróżne, lakiery, kleje, węże, kable, elektrody i Bóg raczy wiedzieć co jeszcze. Własna bocznica kolejowa pozwala na przyjmowanie zamówionych towarów wprost z wagonów. Rozliczne warsztaty i działy stoczniowe potrzebują mnóstwa rzeczy. Biuro zakupów oraz kierownictwo magazynów — muszą dbać by niczego nigdy nie zabrakło.

Spójrzmy teraz w drugą stronę. Obszerny plac po prawej to skład blach (3) i żelaza profilowego (4). Są to materiały podstawowe w budownictwie okrętowym — z nich buduje się kadłuby. Nic dziwnego, że rocznie zużywa stocznia tysiące ton stali w najróżniejszych jej postaciach. Przybyłe z hut całowagonowe przesyłki rozładowywane są przy pomocy dźwigów (IV) i suwnic (V), po czym rozmieszcza się je wg gatunków i rozmiarów w specjalnych regałach i stojakach (fot. A). Potężne nieraz na centymetry, grube arkusze blachy, czy też długie, wąskie kształtowniki — leżą tu często miesiącami i rdzewiejąc po trosze ani rusz nie mogą sobie wyobrazić jakim to cudem może je ktoś zmusić w przyszłości by pływały po wodzie. Ale oto i na nie nadeszła kolej: arkusze blachy porwane przez 15-tonową suwnicę — znajdują się już w hali obróbki płyt (5). Tutaj po przepuszczeniu przez walce prostujące, nadaje się im odpowiednie kształty — wyginając i obcinając je gdzie należy. Ogromne, wielowrzecionowe wiertarki — wiercą w blachach otwory z taką łatwością jakby to było masło.

Równocześnie kształtowniki podlegają podobnym operacjom w sąsiedniej hali obróbki profili (6). Rozgrzane do białości w specjalnych podłużnych piecach — wygina się je na podłodze z grubych żeliwnych płyt, zaopatrzonych w liczne otwory, służące do zamocowywania klamer przytrzymujących wyginane wręgi.

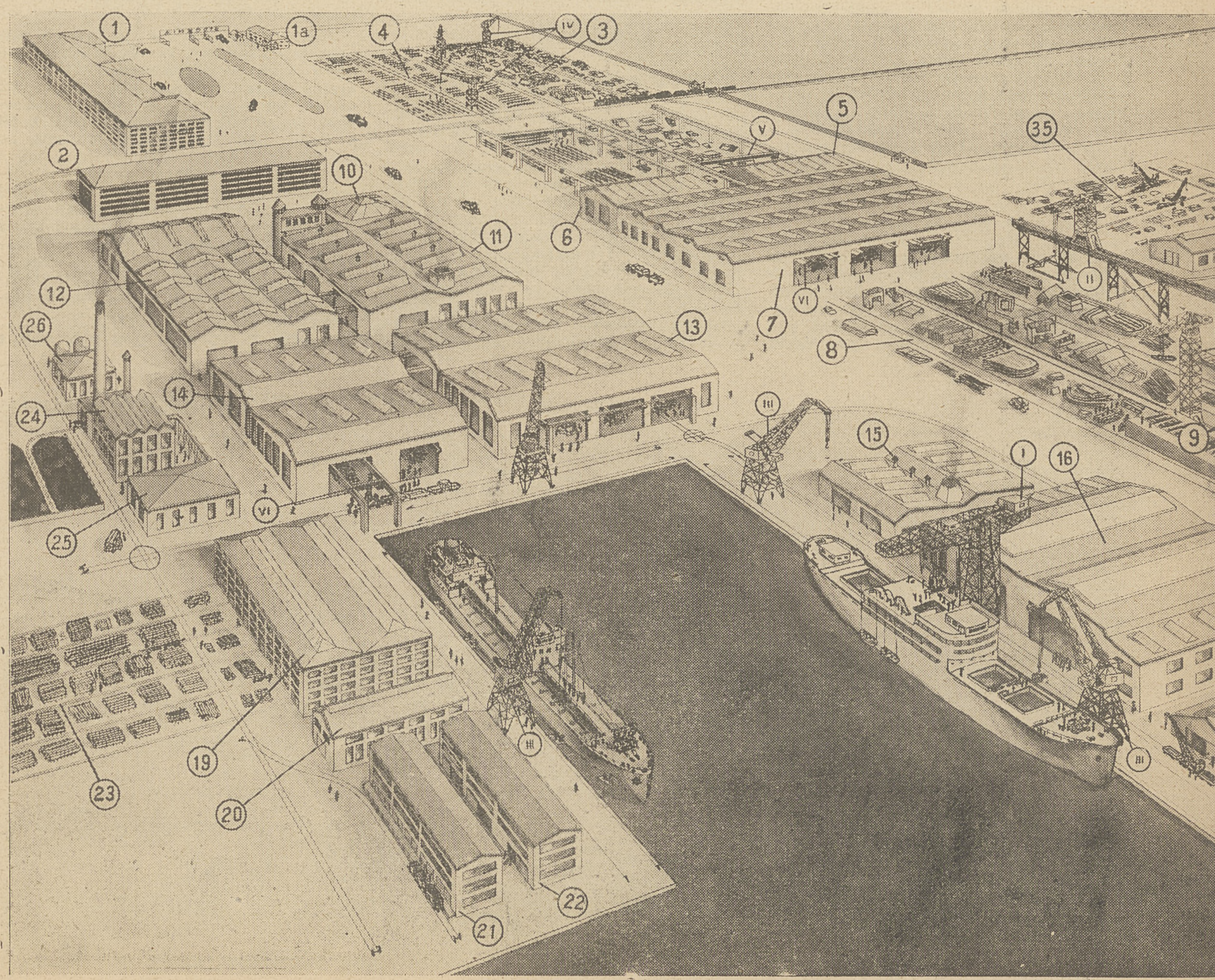
Obrobione blachy i kształtowniki spotykają się w ogromnej, największej bodajże na terenie stoczni hali — w kadłubowni (7). Tutaj następuje prefabrykacja poszczególnych elementów statku. Blachy spawa się w wielkie, wielometrowe sekcje, wykonuje się grodzie, całe fragmenty poszycia, pokładu, nadbudówek (fot. B). Tutaj powstaje skomplikowana konstrukcja tylnicy. Poszczególne elementy ważą nieraz po kilkadziesiąt ton. Operowanie nimi ułatwiają znakomicie silne suwnice (VI) znajdujące się zresztą w każdej większej hali stoczniowej. Ponad kadłubownią mieści się trasernia — warsztat, gdzie na olbrzymiej podłodze rysuje się kadłub statku i elementy konstrukcyjne w wielkości naturalnej, po czym na podstawie owych rysunków wykonywane są szablony służące za wzór do obróbki poszczególnych elementów kadłuba.

Gotowe, przygotowane do ostatecznego montażu części składane są na obszernym placu, znajdującym się pomiędzy kadłubownią a pochylniami. Taki skład prefabrykowanych elementów (3) wykonywanych zazwyczaj seryjnie, pozwala na ciągłość montażu, uniezależniając prace na pochylni od ewentualnych opóźnień w pracy kadłubowni.

Na pochylniach (9), uzbrojonych w dużą ilość silnych dźwigów (II) następuje montaż kadłuba. Na rusztowaniu z kloców dębowych kładzie się zrazu blachy stępki, która tworzy kręgosłup statku. Potem z kolei idą blachy dna zewnętrznego, na nie zaś nadstępka, denniki i wzdłużniki denne. Następny etap montażu — to stawianie grodzi wodoszczelnych, wręgów a następnie kładzenie poszycia. Statek zaczyna nabierać kształtów (fot. C), widać jego rozmiary. Po zmontowaniu pokładu następuje ostateczne nitowanie i spawanie całości, montaż nadbudówek, a w końcu malowanie. Wreszcie gotowy kadłub spływa na wodę.

No — przyjrzeliście się już pochylniom i budującym się na nich jednostkom? Chodźmy zatem dalej. Spuszczone na wodę kadłuby odholowywane są do basenu zbrojeniowego, gdzie następuje drugi etap prac: montaż maszyn i wyposażenia (fot. D).

Zdarza się często, że stocznie nie wykonują na miejscu maszyn okrętowych — sprowadzając je gotowe z innych zakładów tak, jak np. ma to miejsce w wypadku polskich rudowęglowców, do których maszyny budowane są na Śląsku. Ale „nasza“ stocznia jest uniwersalna: wg modeli wykonywanych w modelarni (10) —



odlewnia (11) sporządza żeliwne lub stalowe odlewy poszczególnych elementów. W hali obróbki mechanicznej (12) następuje uszlachetnienie odlewów — toczenie, szlifowanie, frezowanie dopasowywanie etc. Właściwa budowa maszyn tj. ich montaż przeprowadzany jest w specjalnych halach położonych tuż nad basenem zbrojeniowym. Jest tu osobna hala dla montażu tłokowych maszyn parowych (13), oraz druga — dla montażu silników spalinowych (14). Jeśli jakaś stocznia buduje także turbiny parowe — zwykle dział ten posiada własną halę.

Co — chcecie z bliska obejrzeć ten duży statek pasażersko towarowy przycumowany obok dźwigu wieżowego? Chodźmy zatem w tamtą stronę. Po prawej mijamy kuźnię (15), która współpracuje zarówno w budowie maszyn jak i kotłów okrętowych, które konstruowane są tu, w tej dużej hali zwanej kotlarnią (16). Oo — uważajcie, właśnie ów duży dźwig wieżowy (I) przenosi gotowy kocioł ponad nabrzeżem i za chwilę będzie go wpuszczał do wnętrza statku. Dźwig ten jest specjalnie silny (nośność 120 ton) i służy do operowania co cięższymi „kawałkami" takimi, jak kotły, maszyny itp. Do lżejszych części wyposażenia statku służą pozostałe, delikatniejsze, ale za to ruchome dźwigi portalowe — 30-tonowe (III).

Same maszyny — zarówno napędowe jak i pomocnicze — to jeszcze nie wszystko. Wykańczany statek musi otrzymać ster oraz maszynę sterową, śrubę, drewniany pokład, oszalowanie wnętrz, meble, szereg urządzeń, maszty, takielunek, potężną instalację rurociągów, zbiorniki, szalupy, przyrządy nawigacyjne, wyposażenie kuchni instalację wentylacyjną i oświetleniową, kotwice z łańcuchami i windami, kabestany, wyposażenie przeładunkowe — a więc windy i bomy; trapy, radiostację — itd, itd. Przy pracach tych współdziała zarówno odlewnia, kuźnia i ślusarnia. Ale prócz nich nad basenem zbrojeniowym zgrupowany jest jeszcze cały szereg innych warsztatów: jest tu więc rurownia (17), malarnia (18), ogromna stolarnia mechaniczna (19) wraz z magazynem drzewa (20). W obszernych magazynach wyposażeniowych (21—22) znajdują się te wszystkie rzeczy, których stocznia nie produkuje sama, lecz sprowadza bądź z zagranicy, bądź z innych specjalnych zakładów rozsianych często w głębi kraju. Będą to więc różne motory, maszyny pomocnicze np. pompy; kompasy, manometry, koła i pasy ratunkowe, naczynia, chronometry i zegary, sondy, radiostacje itp.

Z pewnością jesteście oszołomieni. Niestety, nie mamy czasu aby dla odsapnięcia zwiedzić ten piękny zbiornikowiec, który jest przycumowany w pobliżu magazynów wyposażeniowych. A szkoda, bo jest już wykończony i jutro rozpoczyna próby odbiorcze. Śliczny jest — prawda? No — idziemy dalej!

Nieco na uboczu mieszczą się urządzenia centralne stoczni: kotłownia (24), siłownia (25) i kompresornia (26). Prócz tego na przeciwległym krańcu — tam, gdzie teraz właśnie zdążamy — acetylenownia (27) i tlenownia (28).

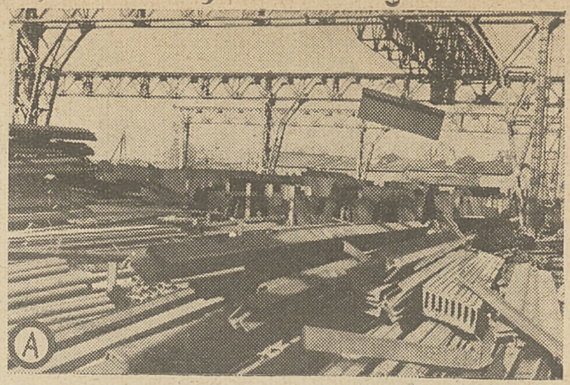
Za pochylniami znajduje się autonomiczny dział „naszej" stoczni — dział remontów. Posiada on cały szereg własnych warsztatów, takich, jak malarnia (29), ciesielnia (30), ślusarnia (31), kuźnia (32). Jest tu także podręczny skład płyt i profili (35). Remonty i reparacje podwodnych części kadłubów dokonywane są na doku pływającym (33) względnie na pontonie (34). Ten ostatni służy tylko dla mniejszych jednostek. Np. w tej chwili zadokowany jest na nim holownik.

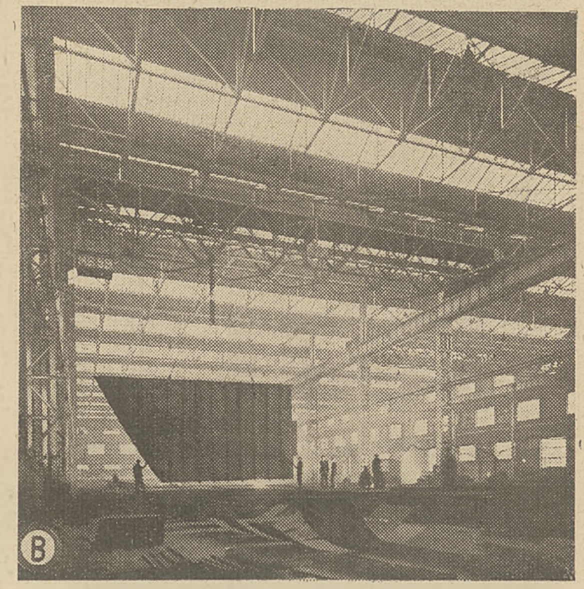
Musimy już wracać. Ale nim opuścimy teren stoczni wejdźmy jeszcze po tych wygodnych schodach na estakadę (IIa) najbliższego dużego dźwigu pochylniowego. Spójrzcie — przed Waszym wzrokiem rozciąga się widok na całą stocznię (fot. E). Niebo jest tu zadymione, powietrze aż drży od hałasu młotów pneumatycznych, gwizdu lokomotyw i pojękiwań pracujących dźwigów.

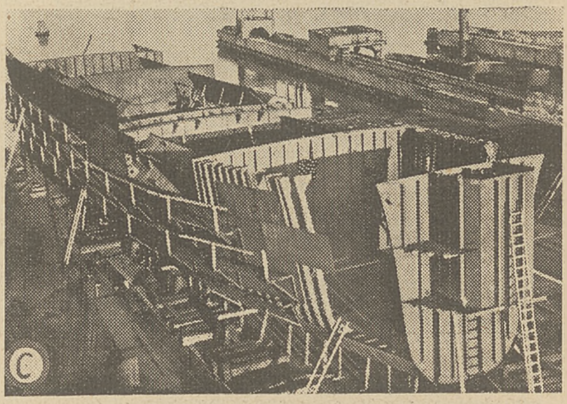
Spójrzcie — tam w dole uwijają się mrówki. To robotnicy: ludzie, którzy budują statki.

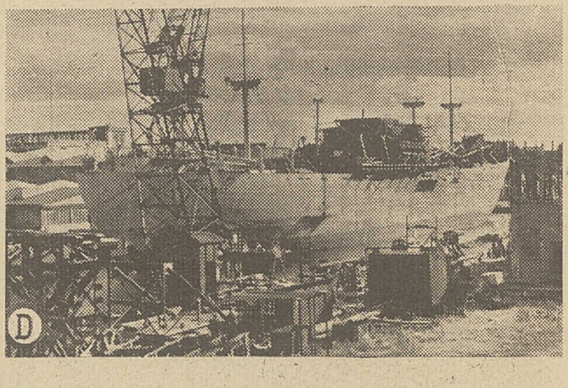
A teraz odwróćcie kartkę!

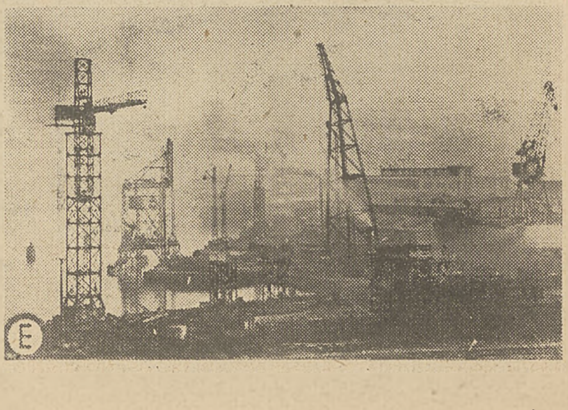
J. M.

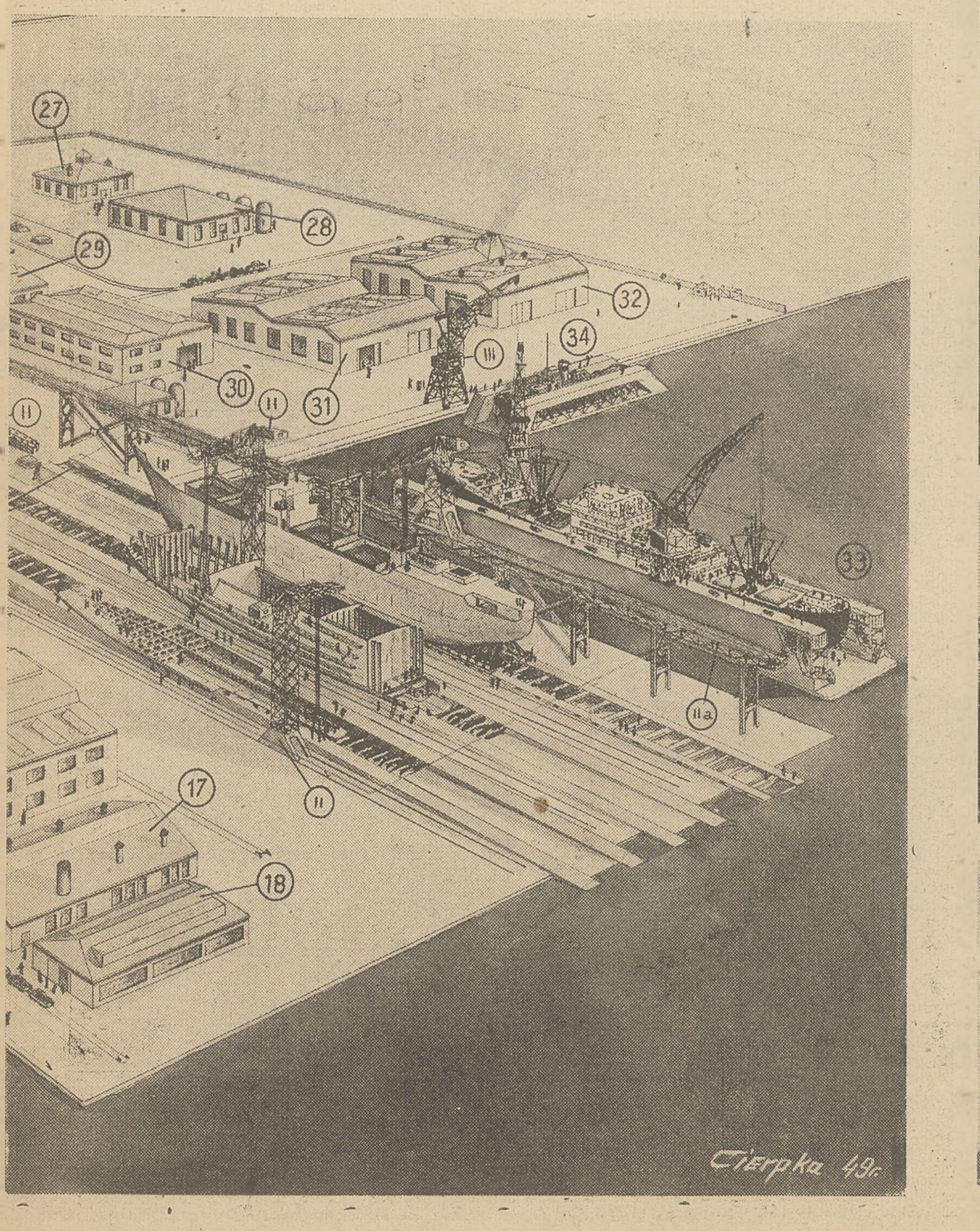










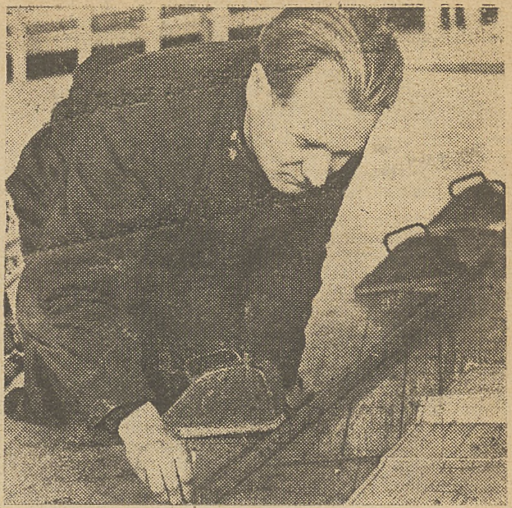




Ktoś zamówił statek. KONSTRUKTOR opracowuje projekt, przelicza go, sprawdza, wprowadza poprawki, uwzględnia życzenia armatora, przeprowadza próby z modelami, wielokrotnie zmienia to i owo — aż wreszcie projekt przyszłego statku w ostatecznej swej formie wędruje dalej — do szczegółowego rozpracowania.



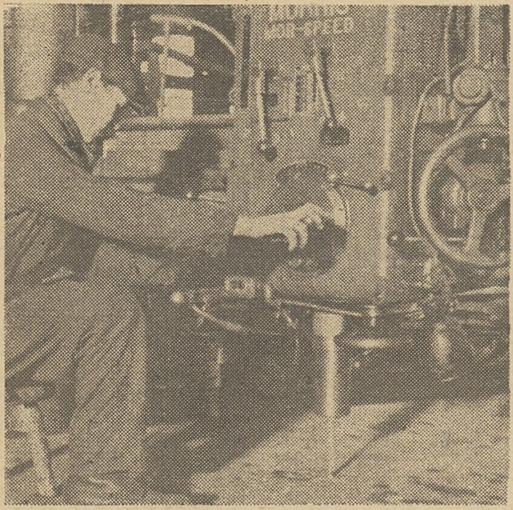
Żmudna jest praca KREŚLARZA, którego zadanie — to dostarczenie warsztatom setek najróżnorodniejszych rysunków szczegółowych. Cóż z tego, że istnieje już piękny plan generalny nowobudującej się jednostki? Wykonawcy muszą wiedzieć wszystko — w jakim miejscu ma się znaleźć każdy nit, każde złącze, każde wzmocnienie, każda najdrobniejsza śrubka.



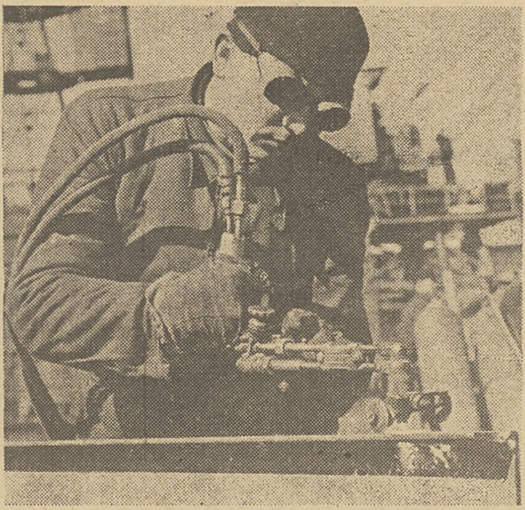
TRASER pracuje na... podłodze, na której rysuje wg planów poszczególne elementy statku w wielkości naturalnej. Wg tych rysunków wykonywane są szablony i modele, sporządzane są listwy oraz łaty służące do znakowania blach i kształtników. Praca trasera jest pracą niezwykle ważną, gdyż wszelkie błędy w jego rysunkach spowodować mogą zepsucie setek ton materiału.

Opracował — Jotem

LUDZIE KTÓRZY



W każdej prawie płycie przeznaczonej na poszycie kadłuba trzeba wywiercić co najmniej kilkadziesiąt otworów. Należy to do obowiązków WIERTACZA, który obsługuje potężne, często wielowrzecionowe wiertarki elektryczne. W pracy wiertacza nie może być fuszerki — różnica nawet paru milimetrów powoduje komplikacje przy montażu i grozi zmarnowaniem materiału.



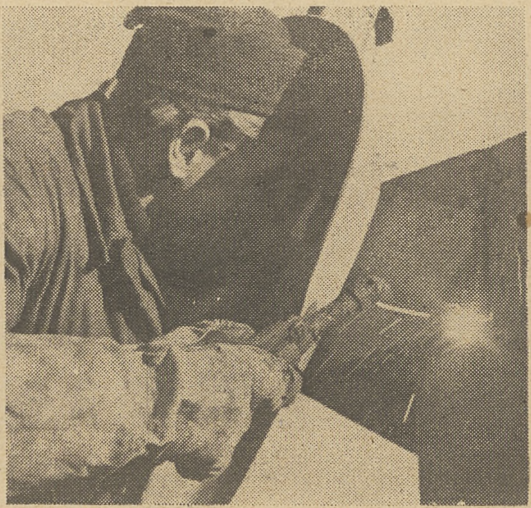
Jednym z najważniejszych i najliczniejszych w nowoczesnej stoczni — jest zawód SPAWACZA. Spawacz pracujący aparatem acetylenowym ma za zadanie spawanie co cieńszych i delikatniejszych blach, a przede wszystkim zaś cięcie blach płomieniem. Według markiera obcina on brzegi, wykrawa większe otwory, nadaje płytom potrzebne kształty.



KRANISTA patrzy na wszystkich z góry, z wysokości swej oszklonej kabinki, zawieszonej na wysokości kilkudziesięciu nieraz metrów. Jego zadanie — to dostarczanie gotowych elementów z kadłubowni na pochylnię, ułatwianie montażu, dźwiganie wszelkich ciężarów takich, jak np. maszyny okrętowe. Cechuje go pewność ruchów, doskonała orientacja i zmysł przestrzeni.



NITER puszcza w ruch swój młot pneumatyczny i zręcznie nim kierując, wśród ogłuszającego hałasu — zaklepuje nit w równą półokrągłą główkę. Podłużny zrazu, rozżarzony pręcik nitu kurczy się, maleje, aż wreszcie prawie znika pod uciskiem młota. Gotowe. Można przejść do następnego otworu. A tych otworów w jednym tylko kadłubie są setki tysięcy.



Nowoczesne kadłuby okrętowe nitowane są tylko częściowo. W coraz większej mierze stosuje się przy ich budowie spawanie elektrycznością. SPAWACZ elektryczny pracuje na pochylni równocześnie z niterami. Ukryty za szybką ochronną, wśród swędu, dymu, szumu przetwornicy i deszczu efektownych iskier — łączy poszczególne elementy równym, mocnym szwem.



Dużo pracy podczas budowy statku ma CIEŚLA OKRĘTOWY. To on przygotowywuje pochylnię przed rozpoczęciem prac montażowych ustawiając specjalną podbudowę z klocy dębowych; on buduje rusztowania okalające rosnące w górę burty; on przygotowuje statek do spuszczenia budując sanie, w których kadłub ześlizguje się do wody



Według szablonów wykonywanych na traserni wgl. bezpośrednio na podstawie rysunków — MODELARZ buduje z drzewa modele, służące następnie za wzór przy wykonywaniu odlewów żeliwnych i stalowych. Prócz takich części jak pachoły, półkluzy, tryby do wind — odlewnia wykonywuje szereg elementów składowych dla maszyn napędowych.



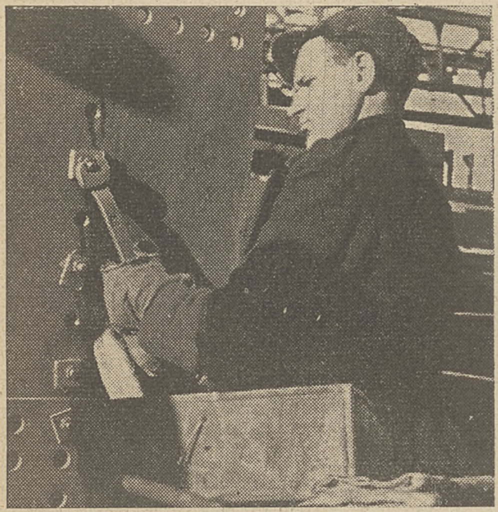
Kształtowniki — na podstawie listew i łat wzorcowych otrzymanych z traserni — obrabia się we wręgowni. Praca KOWALA WRĘGOWEGO wymaga wielkiego wysiłku fizycznego: rozżażone do białości kształtowniki kuje się młotami tak długo, aż zostanie nadany im żądany kształt — kształt jednego z żeber przyszłej jednostki pływającej.



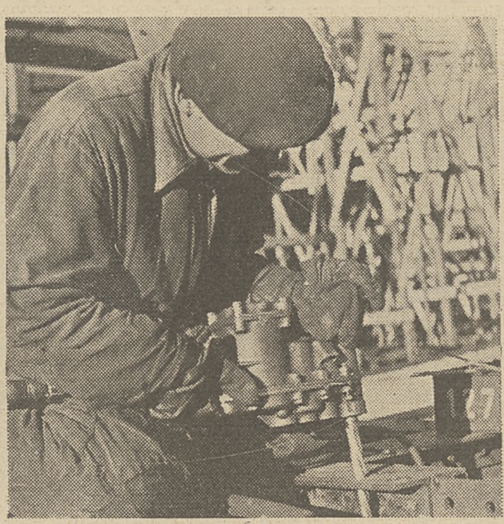
MARKIER ma pracę spokojną, ale bardzo odpowiedzialną. Według szablonów dostarczanych przez trasernię znakuje on przeznaczone do obróbki płyty stalowe — malując na nich białą farbą umowne znaki, podług których nastąpi z kolei wiercenie otworów, obcinanie, spawanie i dalsza obróbka.

BUDUJĄ STATKI

Zdjęcia K. Komorowski



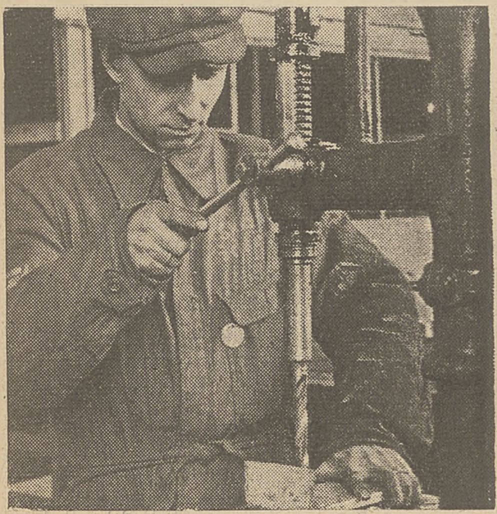
Dostarczone przez kranistę elementy budowanego statku — ustawia na pochylnie i łączy w jedną wielką całość — MONTAŻYSTA. Śrubami skręca on prowizorycznie poszczególne części z sobą, baczy, by blachy i otwory pasowały do siebie, a całość była symetryczna i właściwie spoczywała na dębowych klocach podbudowy.



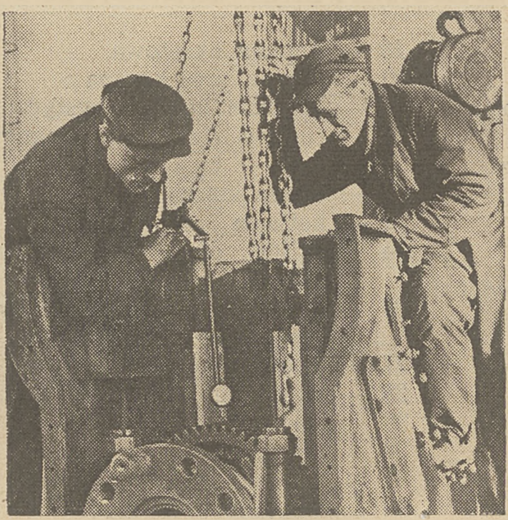
Gdy już kadłub zostanie przez brygady montażystów ustawiony, skręcony śrubami i sprawdzony — przystępuje do pracy ROZWIERTACZ, który przy pomocy przenośnej, elektrycznej wiertarki rozwierca i wyrównuje każdy z tysięcy otworów w poszyciu, przygotowując je do następnej fazy budowy — do nitowania.



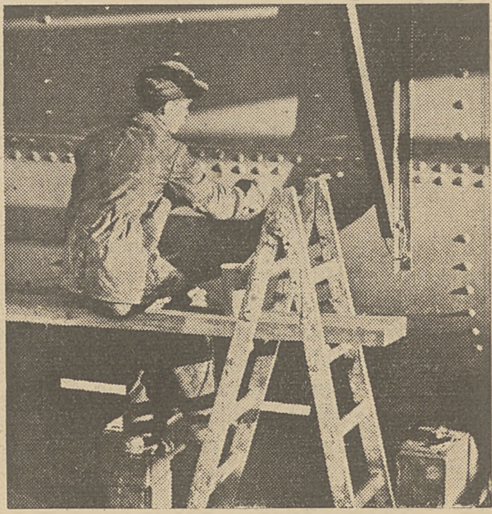
W specjalnej koksowej przenośnej „kotlince" — PODAWACZ rozgrzewa nity do białości — poczem zręcznym ruchem chwyta każdy po kolei w długie szczypce i podaje koledze, który wpycha nit w jeden z otworów w kadłubie. Następnie masywnym młotem mocno nit przytrzymuje.



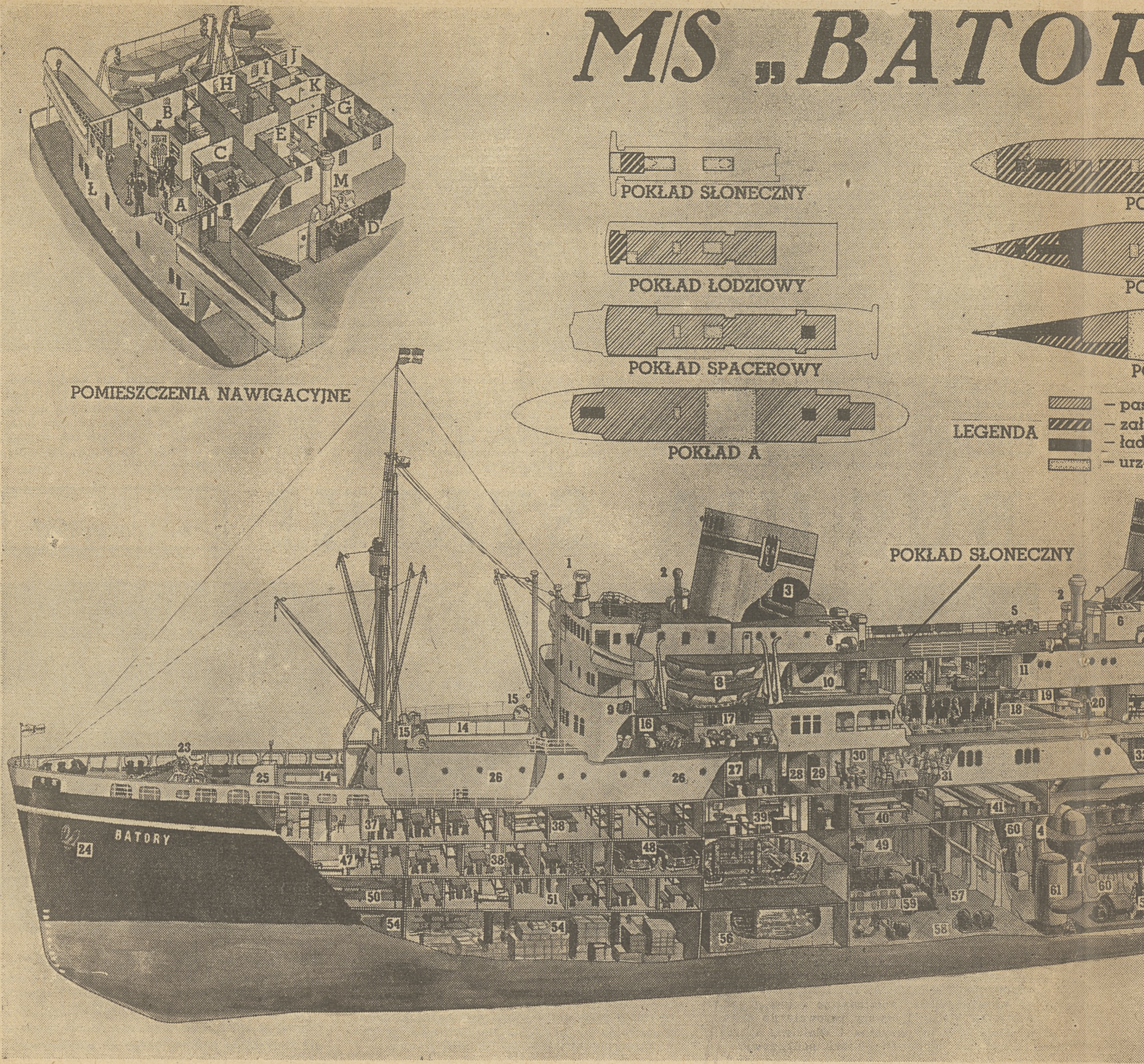
ŚLUSARZ OKRĘTOWY nie współdziała w budowie kadłuba. Jest on natomiast nieodzowny przy wykańczaniu jednostki. Do jego zadań należy wykonywanie wzgl. montowanie szeregu najprzeróżniejszych przedmiotów wchodzących w skład wyposażenia statku. Jego dziełem są relingi telegrafy maszynowe, iluminatory, ściągacze, okucia, zamki itd. itd.



Sercem statku jest jego maszyna napędowa. MOTORZYSTA montuje ją z wyprodukowanych i obrobionych w innych działach części. Dopasowuje je, łączy, sprawdza. A największą jego radością jest chwila, kiedy nowy motor po raz pierwszy rozpocznie swą pracę i okaże się, że jest doskonały.



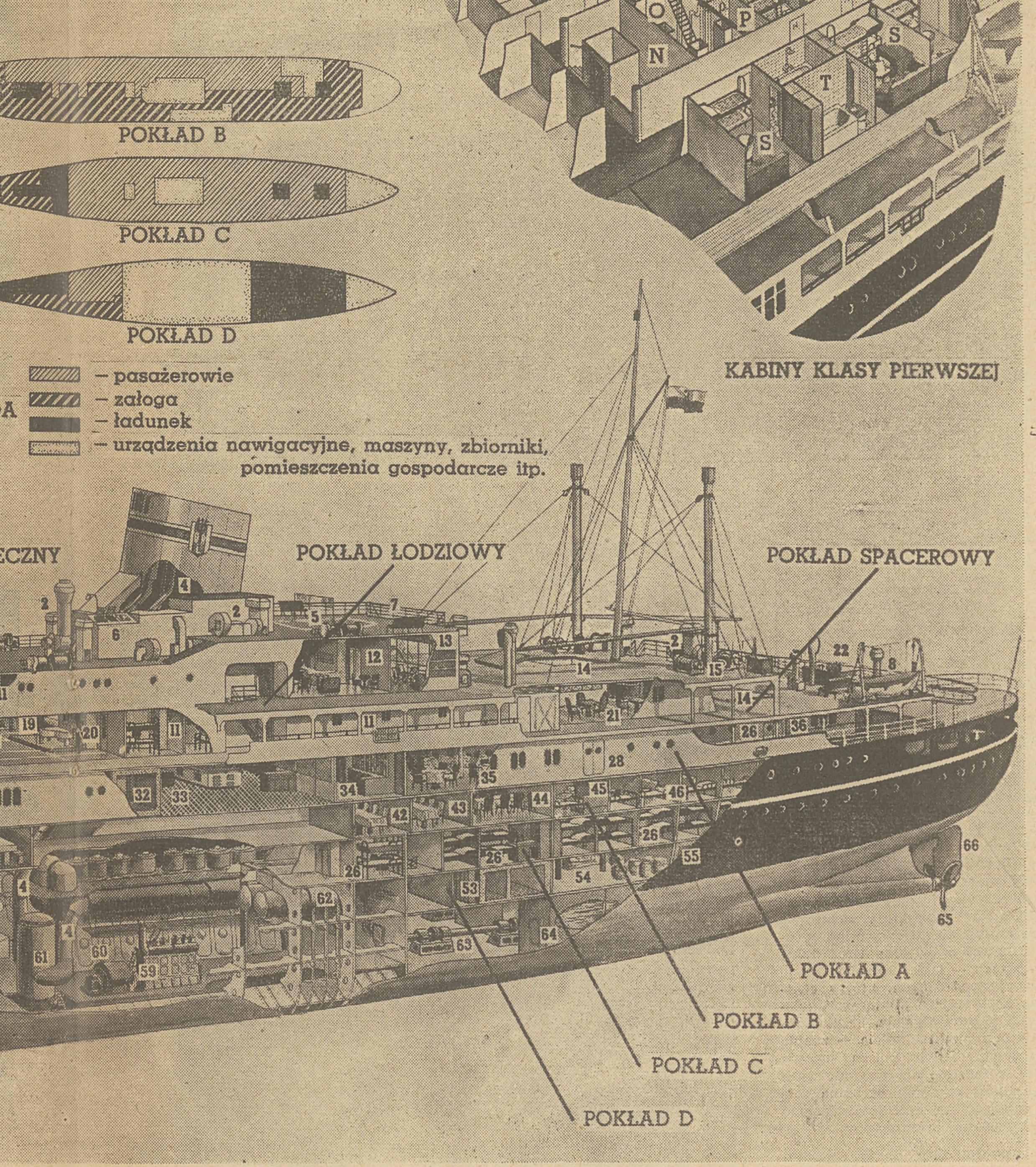
Jakby się mogło obejść na stoczni bez MALARZA? Kadłub przed spuszczeniem na wodę trzeba pominiować. Potem w doku należy pokryć część podwodną trującą farbą ochronną. A w końcu gotową już jednoskę pomalować na lśniące, piękne kolory. Malarz jest tym, który ostatni pracuje przy opuszczającym stocznię statku.



OBJAŚNIENIA:

1 — antena radarowa
2 — wentylatory
3 — rury wydechowe silników pomocniczych
4 — rury wydechowe silników napędowych
5 — windy szalupowe
6 — luk świetlny maszynowni
7 — plac sportowy
8 — szalupy ratunkowe
9 — burtowe światło pozycyjne
10 — klatka schodowa
11 — kabiny pasażerskie klasy pierwszej
12 — palarnia klasy pierwszej
13 — ogród zimowy
14 — luk ładowni
15 — bomy i windy ładunkowe
16 — weranda klasy pierwszej
17 — biblioteka i czytelnia
18 — wielki salon klasy pierwszej
19 — kaplica okrętowa
20 — kabina projekcyjna
21 — palarnia klasy turystycznej
22 — rufowe stanowisko manewrowe
23 — winda kotwiczna
24 — kotwica
25 — zejście do pomieszczeń załogowych
26 — kabiny pasażerskie klasy turystycznej
27 — biuro intendenta
28 — wejście główne i hall
29 — centrala telefoniczna
30 — fryzjer
31 — jadalnia klasy pierwszej
32 — chłodnie podręczne
33 — kuchnia pasażerska
34 — kredens
35 — jadalnia klasy turystycznej
36 — salon klasy turystycznej
37 — pomieszczenia załogi maszynowej
38 — pomieszczenia załogi hotelowej
39 — pomieszczenia intendentów
40 — świetlica załogi
41 — messa stewardów
42 — messa asystentów maszynowych
43 — messa starszych stewardów
44 — messa oficerska
45 — kabina starszego mechanika
46 — pomieszczenia oficerów - mechaników
47 — pomieszczenia załogi pokładowej
48 — garaż
49 — warsztat elektrykarski

ORY"



N I A:

i maszy-

i hotelo-

dentów

maszyno-

wardów

echanika
ów -

pokłado-

ski

50 — magazyn kelnerski
51 — pomieszczenia chłopców kredensowych
52 — basen pływacki i sala gimnastyczna
53 — magazyny prowiantowe
54 — ładownie
55 — ładownie chłodzone
56 — zbiorniki na ropę
57 — hala maszyn pomocniczych
58 — pompy
59 — agregaty
60 — silniki napędowe
61 — kocioł centralnego ogrzewania
62 — zbiorniki sprężonego powietrza
63 — lewoburtowy wał śrubowy
64 — zbiorniki wody słodkiej
65 — lewa śruba napędowa
66 — ster

A — sterownia
B — kabina nawigacyjna
C — kabina radarowa
D — radiokabina
E — kabina III-go oficera
F — kabina III-go oficera
G — kabina IV-go oficera
H — kabina starszego oficera
I — kabina asystenta pokładowego
J — kabina II-go oficera
K — łazienka i WC
L — palarnia oficerska
Ł — kabiny kapitana
M — wentylator
N — Klatka schodowa
O — szyb maszynowni
P — prysznic i WC
R — kabiny dwuosobowe
S — kabiny trzyosobowe
T — łazienka i WC

Niewątpliwie najbardziej popularną wśród społeczeństwa jednostką naszej floty handlowej jest — obok „Daru Pomorza" — m/s „BATORY". Piękny ten statek zbudowany został w roku 1936 na włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone. Wraz z bliźniaczym „Piłsudskim" obsługiwał on do samej wojny ożywiony szlak północno - amerykański, łączący Gdynię i Kopenhagę z Nowym Jorkiem oraz Halifaxem. Z chwilą wybuchu wojny 1939 obydwie jednostki podobnie jak i inne nasze statki — zawinęły do portów brytyjskich i tam przebudowane zostały na transportowce wojska. Wkrótce potem, w czasie pierwszego rejsu w nowym charakterze transportowca wojennego, zatonął w pobliżu Newcastle, w niewyjaśnionych bliżej okolicznościach — m/s „Piłsudski". Więcej znacznie szczęścia miał „Batory", który pomimo intensywnego udziału we wszystkich prawie poważniejszych operacjach wojenno-morskich nie odniósł żadnych bardziej poważnych szkód. Na wiosnę 1940 roku uczestniczył on w operacji norweskiej, przewożąc pod Narwik, a następnie ewakuując — oddziały polskich strzelców podhalańskich. Po załamaniu się Francji latem 1940 — „Batory" ewakuował polskie wojsko i cywilnych uchodźców z Bordeaux i St. Jean de Luz. W następnych latach odbył szereg dalekich i niebezpiecznych rejsów bądź to z wojskiem, bądź z ludnością cywilną. Między innymi przewiózł do Australii 500 dzieci angielskich ewakuowanych z Wielkiej Brytanii. W czasie swej wojennej działalności „Batory" przetransportował w sumie dziesiątki tysięcy wojska różnych narodowości. Brał udział w inwazji Afryki Północnej oraz Sycylii a następnie w operacjach desantowych u wybrzeży południowej Francji. W tej ostatniej operacji przewiózł „Batory" dowódcę wojsk francuskich wraz z jego sztabem. W czasie jednego z lądowań, w nocy uratował i przyjął na pokład kilkudziesięciu rannych żołnierzy francuskich.

Po zakończeniu wojny „Batory" będący w czasie jej trwania pod zarządem alianckim — oddany został swemu prawowitemu właścicielowi — Gdynia-Ameryka Liniom Żeglugowym. Przebudowa — transportowca wojennego z powrotem na luksusowy liniowiec pasażerski — powierzona została holenderskiej stoczni w Antwerpii. W czasie przebudowy wybuchł na „Batorym" z niewyjaśnionych przyczyn groźny pożar, który strawił cały mostek kapitański, wszystkie urządzenia nawigacyjne, kabiny oficerów pokładowych i część kabin pasażerskich znajdujących się na pokładzie łodziowym. Wypadek ten opóźnił przebudowę „Batorego" o pół roku, tak że dopiero w kwietniu 1947 przybył on po raz pierwszy po wojnie do Gdyni. Od tego czasu pływa „Batory" nieprzerwanie na starej swej trasie Europa - Ameryka Północna, godnie reprezentując polską banderę pośród największych i najpiękniejszych jednostek pasażerskich jakie na szlaku tym są zatrudnione.

M/s „Batory" jest statkiem pasażersko-towarowym. Jego tonaż wynosi 14 287 BRT, 8 102 NRT oraz 5 520 DWT. Wymiary „Batorego" są następujące: długość maksymalna — 160 m, największa szerokość — 22 m, największe zanurzenie (z pełnym ładunkiem) — 7,5 m. Statek posiada 7 pokładów (słoneczny, łodziowy, spacerowy, A, B, C i D), wzmocnienia przeciwlodowe, garaż dla samochodów, oddzielne pomieszczenia dla poczty i bagażu pasażerskiego. Część ładowni posiada urządzenia chłodnicze. Do przeładunku służy 11 bomów i 10 wind. Do napędu służą dwa 9 cylindrowe silniki Diesla o łącznej mocy 12 500 KM. Pozwala to na osiąganie szybkości podróżnej wynoszącej 18 węzłów (maksymalna szybkość „Batorego" 20 węzłów). Przy szybkości 18 węzłów „Batory" spala dziennie ok. 43 ton

ropy. Dzienne zużycie wody słodkiej wynosi na pełnym morzu przy komplecie pasażerów — ok. 150 ton. W okresie silnych upałów zużycie wody wzrasta do 180 ton! „Batory“ posiada 832 miejsca pasażerskie, w tym 412 — klasy pierwszej, oraz 420 — klasy turystycznej. Załoga liczy 340 osób.

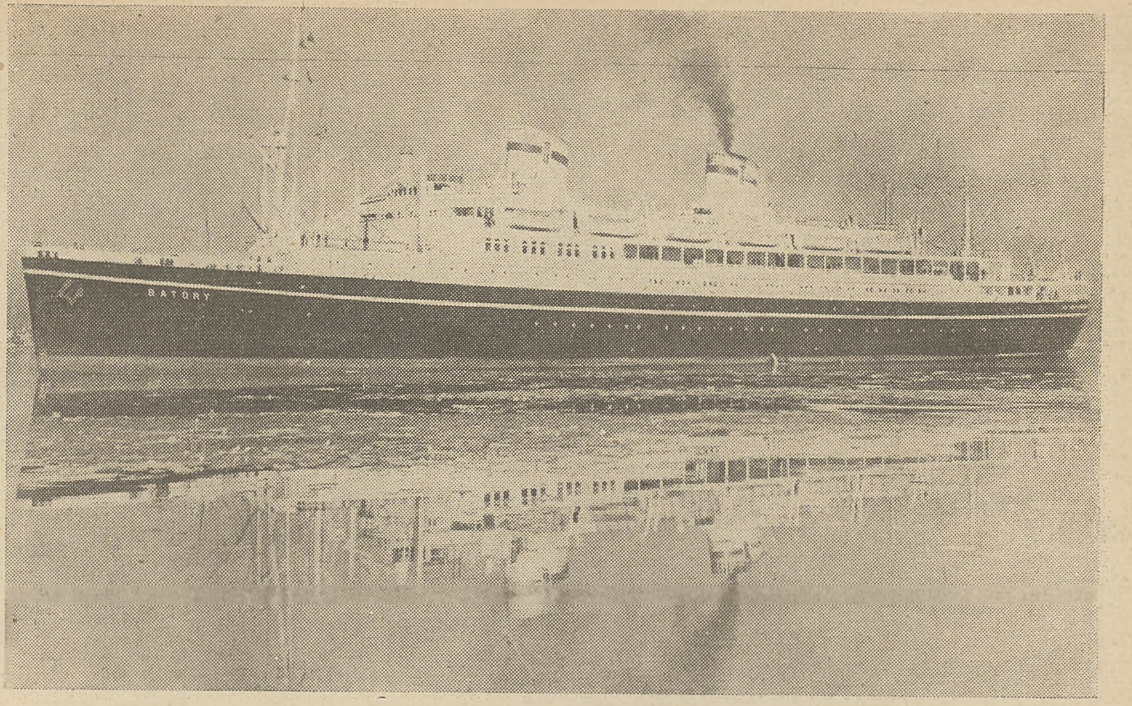
Regularnie, w miesięcznych odstępach, na słonecznej czasem to znów zamglonej redzie gdyńskiego portu — pojawia się charakterystyczna, dwukominowa sylwetka „Batorego“. Śmiesznie małe zdają się być przy nim skromne, szare trampy przybyłe po węgiel i na kotwicy oczekujące na swą kolej wejścia do portu. „Batory“ nie zatrzymuje się na redzie. W ruchu podaje hole na oczekujące go tu już holowniki, z przeciągłym basowym powitalnym rykiem syreny wpływa do awanportu i cumuje przy Dworcu Morskim, punktualnie co do godziny.

...W ruchu podaje hole na oczekujące go tu już holowniki i ciągnięty przez nie mija wejściowe falochrony. Po chwili jest już w awanporcie. Długi, basowy, powitalny ryk syreny. Powoli, ostrożniutko ogromna masa kadłuba zbliża się do Dworca Morskiego. Holowniki, robiące wrażenie małych piesków przy ogromnym hipopotamie, uwijają się wokół, dymiąc zawzięcie ze swych grubych, czarnych kominów. W końcu grupują się przy prawej burcie transatlantyka i przylgnąwszy do niej dziobami dopychają go bokiem do nabrzeża.

Na pokładzie liczni pasażerowie oblegają relingi lewej burty i z zainteresowaniem oraz podnieceniem śledzą manewry statku. Na brzegu — tłumy oczekujących i ciekawych. Wysoka, czarna ściana kadłuba jest już coraz bliżej. Z nabrzeża słychać doskonale rozkazy kapitana, wydawane z mostku i powtarzane przez głośniki zainstalowane we wszystkich zakątkach statku. Z dziobu śmiga w pewnej chwili czarny wąż i zgrabnym łukiem spada na brzeg: to rzutka. Cumownicy chwytają ją i ciągną do siebie. Na końcu rzutki umocowana jest cuma, która wkrótce znajdzie się na polerze. Już podają na ląd następne cumy. Burta jest teraz tuż, tuż przy nabrzeżu. Trzeba dobrze zadzierać głowę by spojrzeć na ludzi zgromadzonych na górnych pokładach statku. Orkiestra gra marsza powitalnego. Na przybranym flagami budynku Dworca Morskiego łopoce na wietrze ogromny transparent z napisem: „Serdecznie witamy!“.

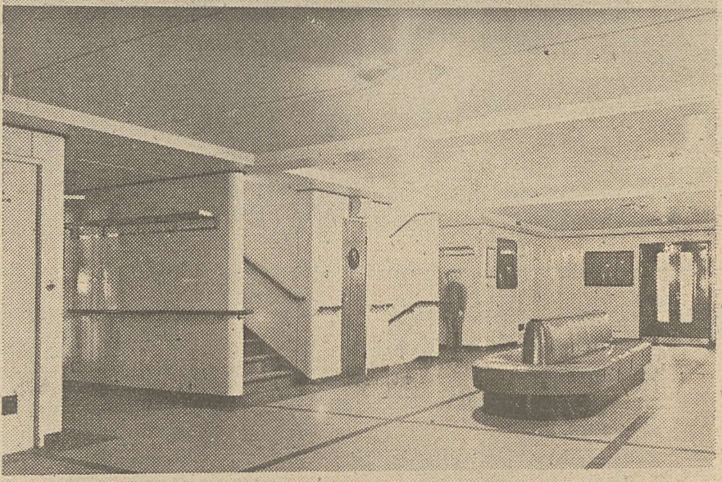
Jeszcze chwila a manewr cumowania zostanie ukończony. Z pomrukiem motorów elektrycznych przesuwa się wzdłuż nabrzeża jeden z dźwigów. Na jego haku kołysze się lekko ogromny trap. Robotnicy łączą nim statek z górnym peronem Dworca Morskiego. Na pokład wchodzą celnicy, WOP i przedstawiciele Armatora. Za kilkanaście minut formalności zostaną załatwione i rozpocznie się wykokrętowywanie pasażerów, wyładunek bagażu, poczty oraz przywiezionych towarów. Ta część załogi, która nie ma dziś służby, będzie również mogła zejść na ląd. Trzeba wykorzystać pobyt w domu, bo za trzy dni zabrawszy nową partię pasażerów i nową porcję ładunku — „Batory“ wyruszy w swój następny rejs do Stanów Zjednoczonych.

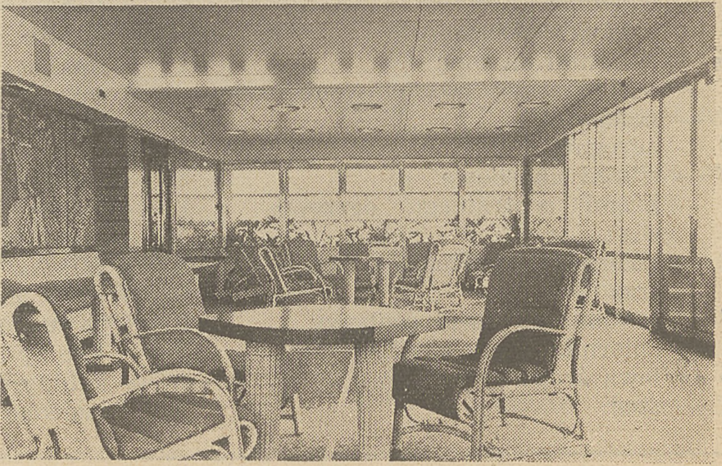
Każda podróż „Batorego“ przez Atlantyk trwa 11 dni. Wliczone w to są dwa krótkie postoje: w Kopenhadze i Southampton. Po kilkudniowym pobycie w Nowym Jorku — podróż powrotna. Takich rejsów — do Ameryki i z powrotem — odbył „Batory“, w ramach swej służby pasażerskiej — sześćdziesiąt jeden. Stodwadzieściadwa razy przepływał przez Atlantyk, bez względu na pogodę i stan morza — w sztorm, śnieżycę, w mgłę czy szarugę — pełniąc swą odpowiedzialną i niebezpieczną służbę. Spośród licznych statków przeróżnych bander, często większych, szybszych i bardziej luksusowych od naszego transatlantyka — „Batory“ wyróżnia się dużym bezpieczeństwem i punktualnością podróży. Dzięki posiadaniu przez „Batorego“ aparatury radarowej nie potrafi go zatrzymać lub opóźnić nawet największy wróg dużego statku — mgła. Te zalety przyciągają podróżnych, którzy chętnie korzystają z „Batorego“, wiedząc, iż poza wygodą, bezpieczeństwem i punktualnością — znajdą tu jeszcze jedno: polską kuchnię. To, szczególnie dla wygłodniałych Anglików odgrywa ogromną rolę i daje polskiej linii przewagę nad połączeniami zagranicznymi.



Na zdjęciach (od góry):
1) m/s „Batory“ wpływa do portu gdyńskiego
2) jadalnia klasy turystycznej
3) hall
4) „ogród zimowy“







„Batory“ jest jakby pływającym „ambasadorem“ naszego kraju. Spełnia on ogromną rolę propagandową, godnie reprezentując ojczystą banderę we wszystkich portach, do których zawija. Naszej gospodarce narodowej dostarcza on poza tym cennych dewiz, ułatwiających i przyśpieszających odbudowę. Słusznie też możemy być z „Batorego“ dumni.

Jest tylko jedno „ale“. Nie można — poznawszy „Batorego“ — zlekceważyć szarego niepozornego drobnicowca, czy powolnego, często przybrudzonego trampa. Na trampie nie ma salonów, barów, oranżerii, basenów pływackich. Nie ma błyszczących lakierem klatek schodowych, wind i korytarzy. Jednakże praca jego jest równie ważna, ba — może nawet ważniejsza.

Dlatego też, myśląc o flocie handlowej nie można jej utożsamiać wyłącznie z „Batorym“, „Sobieskim“ czy też innym komfortowym „pasażerem“. Flota handlowa — to wszystko razem: „pasażery“, drobnicowce, zbiornikowce, rudowęglowce; statki żeglugi regularnej czy też trampy.

MARIAN MILCZEK

ZAŁOGA HOTELOWA

Statek, który służyć ma do przewozu towarów lub pasażerów, musi — rzecz oczywista — posiadać załogę zapewniającą mu możliwość żeglugi. Załoga maszynowa nadzoruje pracę silników napędowych, pokładowa zaś — czuwa nad właściwą i bezpieczną nawigacją. Te dwa zespoły ludzi działalnością swoją utrzymują statek w ruchu. Kto jednak zajmie się ich potrzebami, aby po skończonej wachcie nie musieli sami troszczyć się o posiłki, aby po służbie mogli wrócić „do domu", tak jak na lądzie wraca po pracy robotnik, zjada przygotowany przez żonę obiad i odpoczywając nabiera sił do dalszej pracy? Kto troszczy się o wygodę i wyżywienie ew. pasażerów? Niezależnie od załogi maszynowej i pokładowej musi istnieć i istnieje na statkach zespół ludzi, którzy zajmują się zaspokojeniem potrzeb swoich kolegów i pasażerów. Zespół ten zwany jest załogą a d m i n i s t r a c y j n o - g o s p o d a r c z ą — inaczej h o t e l o w ą.

Na statkach towarowych załoga administracyjno - gospodarcza liczy, zależnie od ilości załogi — od 5 do 10 ludzi. Zwierzchnikiem jej na statkach mających powyżej 40 ludzi załogi jest ochmistrz, a poniżej 40 ludzi — starszy steward, zwany z angielska „Chief-stewardem" (wymawia się „czif stjued"). Zajmuje się on zaopatrywaniem statku w żywność, której dostarczają shipchandlerzy, prowadzi kancelarię statku, wypłaca załodze należne gaże itp. Krótko mówiąc, od niego zależy całość gospodarki statku. W tej dziedzinie jest on doradcą kapitana i tylko od kapitana jest zależny. Praca chief-stewarda wzgl. ochmistrza wymaga dużej znajomości rzeczy, sprytu, znajomości rachunkowości gospodarczej, jak również umiejętności władania przynajmniej jednym językiem obcym.

Przyrządzaniem posiłków dla załogi zajmuje się kucharz, razem ze swoimi pomocnikami: młodszym kucharzem, chłopcem kuchennym i chłopcem kredensowym. Steward i młodszy steward obsługują kapitana oraz oficerów, a chłopcy załogowi utrzymują w porządku kabiny marynarzy. Na statkach towarowych z miejscami pasażerskimi ilość załogi hotelowej powiększona jest stosownie do ilości miejsc pasażerskich.

O ile na statkach towarowych bez miejsc pasażerskich lub posiadających do 12 miejsc pasażerskich załoga hotelowa jest stosunkowo niezbyt liczna, o tyle na statkach pasażerskich liczy ona nieraz po kilkuset członków o bardzo urozmaiconych funkcjach. Na jednostkach takich jak m/s „Batory", m/s „Sobieski" i s/s „Jagiełło" istnieje około 50 różnych rodzajów stanowisk w załodze hotelowej, która w sumie jest znacznie liczniejsza od załogi pokładowej i maszynowej razem wziętych.

Pracą załogi hotelowej na statku pasażerskim kieruje główny intendent — mający zazwyczaj do pomocy płatnika, ochmistrzów, kilku asystentów oraz szereg pisarzy, prowiantowych, urzędników bagażowych, pocztowych itp. W zawsze oblężonym przez interesantów biurze głównego



fot. F. Staszewski

Stewardessy na pokładzie m/s „Batory"...

intendenta skupia się całość spraw pasażerskich i gospodarczych statku. Tu załatwia się formalności związane z zaokrętowaniem i wyokrętowaniem pasażerów, tutaj mogą oni wymienić pieniądze, uzyskać informacje czy załatwić reklamacje. Tutaj specjalny urzędnik troszczy się o bagaże pasażerów, inny o ich wygodę i rozrywki, wypłaca gaże, załatwia świadczenia. Do obowiązków intendenta należy zakup żywności, pokrywanie rachunków i szereg innych licznych czynności, których niesposób wymienić. Intendent — obok znajomości kilku języków obcych — posiadać musi wiele taktu i cierpliwości, musi być dobrym psychologiem i politykiem, aby życzenia — często podrażnionych chorobą morską pasażerów — spełniać jak najlepiej.

W kuchni statku pasażerskiego zatrudniony jest nie tylko szef-kucharz dyplomowany, ale również dyplomowani piekarze, rzeźnicy, cukiernicy, a obok licznych pomocników, młodszych kucharzy i chłopców kuchennych — także palacze kuchenni, krajacze chleba, pomywacze i wielu innych. Jeśli chodzi o personel obsługujący pasażerów czyli stewardów i młodszych stewardów — posiadają oni aż osiem specjalności; są mianowicie: stewardzi restauracyjni, kabinowi, pokładowi, szpitalni, kąpielowi, stewardzi drużyny nocnej, inwentarzowi, muzyczni, są też stewardessy kabinowe. Osobny zespół stewardów i chłopców obsługuje mesy i kabiny oficerów oraz załogi. Specjalni kredensowi dbają o nakrycia stołowe, barmani przyrządzają cocktaile i napoje alkoholowe. Pracze i praczki piorą w wielkiej mechanicznej pralni bieliznę stołową i pościelową, bieliźniarki magazynują ją i wydają. Ponieważ na statku istnieje osobna straż pożarna, jest też więc funkcja strażaka. Służba sanitarna na statku pasażerskim zatrudnia lekarza oraz kilka wykwalifikowanych pielęgniarek. Udający się w podróż pasażerowie zabierają niejednokrotnie ze sobą małe dzieci. Kłopot z nimi na statku — kręcą się po pokładzie, mogą wylecieć za burtę, przeszkadzają rodzicom. Aby ulżyć rodzicom w trosce o ich pociechy są na statkach pasażerskich specjalne pokoje dziecinne, gdzie „matki okrętowe" — wykwalifikowane przedszkolanki zajmują dzieci zabawą i opiekują się nimi. Ponieważ statek pasażerski — chociażby tej wielkości co „Batory" — jest prawdziwym pływającym miasteczkiem — jest więc na nim czynny sklep, w którym pasażer może kupić różne drobne przedmioty; są na pokładzie także fryzjerzy, jest fotograf, są chłopcy obsługujący windy i chłopcy na posyłki. Jest drukarz, który drukuje gazetkę okrętową i kinomechanik wyświetlający filmy.

Pasażerowie na statku dużo żądają. Chcą nie tylko dostać się w jak najkrótszym czasie do miejsca przeznaczenia lecz wymagają jeszcze, aby mogli mieszkać i jeść komfortowo i aby czas podróży urozmaicony był rozrywkami. Specjalny oficer rozrywkowy zajmuje się organizowaniem zabaw, balów, gier pokładowych itp., zaś specjalne zespoły muzyczne przygrywają do posiłków i tańca.

*

Praca załogi hotelowej jest trudna i wymaga wielu umiejętności. Polska Marynarka Handlowa znajduje się obecnie w stadium stałego rozwoju. Daje się odczuwać poważny brak odpowiednio wykwalifikowanych pracowników. Mając to na uwadze Departament Kadr Ministerstwa Żeglugi w porozumieniu z innymi instytucjami rozpoczął szkolenie personelu administracyjno-gospodarczego — dla statków PMH.

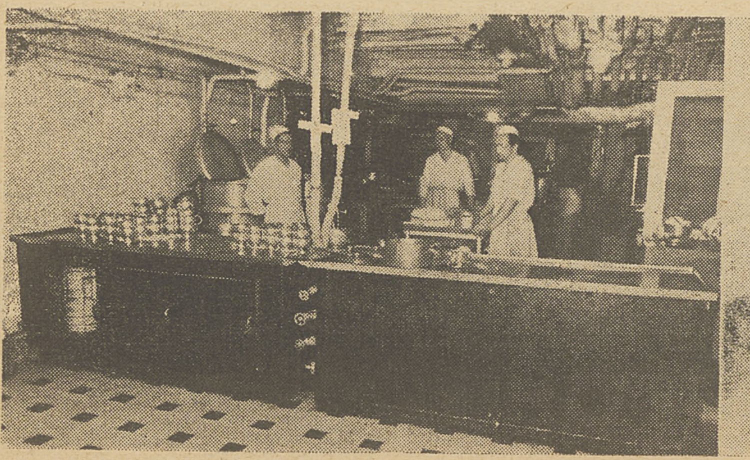
Jako pierwszy został otwarty 1 listopada ub. roku 6-miesięczny kurs dla ochmistrzów i starszych stewardów okrętowych, na kurs zostało przyjętych około 50 osób.

Absolwenci kursu będą zatrudnieni na statkach handlowych, gdyż tam daje się odczuwać największy brak wyszkolonych sił.

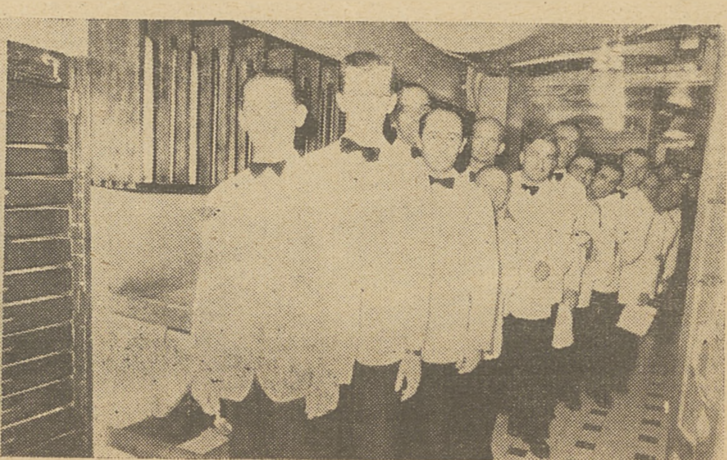
Starannie ułożony program kursu, zapewnia tym którzy go ukończą, nie tylko uzyskanie niezbędnych wiadomości i umiejętności fachowych, lecz również da Polskiej Marynarce Handlowej nowy typ marynarza tej specjalności.

Z. S

Kuchnia na statku pasażerskim



Grupa stewardów „Batorego"



MODELARSTWO OKRĘTOWE

Od Redakcji: Zamierzamy nadal kontynuować dział modelarstwa okrętowego, prowadzony dotychczas w „Żeglarzu" i „Młodzieży Morskiej". Zaczynamy go „od początku" tj. od artykułu wstępnego, ponieważ liczymy, iż do starych, wypróbowanych Przyjaciół „kącika modelarskiego" — dołączą się teraz liczni junacy S.P., zrzeszeni w Kołach Przysposobienia Marynarskiego. Chcielibyśmy bardzo, by dział modelarstwa okrętowego w naszym piśmie jak najbardziej przyczynił się do rozpowszechnienia tego pięknego i niezwykle pożytecznego zajęcia. Przypominamy, iż zawsze chętnie będziemy udzielali indywidualnych wskazówek oraz odpowiedzi na Wasze pytania.

Modelarstwo okrętowe — to nie zabawa, jak to często skłonni są sądzić dorośli. Jest ono miłą i interesującą rozrywką, przynoszącą wiele korzyści tym, którzy je uprawiają. Wprowadza ono w świat pojęć o morzu i jego sprawach. Ułatwia opanowanie dziesiątków fachowych zwrotów i słów. Uczy rozróżniać typy oraz rodzaje statków i okrętów; zapoznaje z historią żeglugi; pozwala z łatwością zrozumieć pracę żagli i śruby; daje wgląd w tajniki budownictwa okrętowego.

O RODZAJACH MODELI

Zasadniczy podział modeli — to podział na modele **pływające i niepływające.** Modele pływające podzielić można z kolei na **żeglowne modele jachtów** oraz modele redukcyjne. Pierwsze z nich — są to jednostki specjalnie zbudowane do regat czyli wyścigów modeli — posiadające odpowiedni kształt, proporcje oraz wymiary. Dzielą się — podobnie jak jachty prawdziwe — na klasy, zależnie od wielkości, budowy i powierzchni żagli.

Pływające **modele redukcyjne** — są to wierne kopie prawdziwych statków-żaglowców oraz jednostek z napędem mechanicznym (współczesnych i historycznych). Mogą one poruszać się samodzielnie po wodzie (na żaglach wzgl. przy pomocy mechanizmu sprężynowego lub motorka uruchamiającego śrubę), lecz ich „zalety nawigacyjne" nigdy nie dorównują zaletom specjalnie dla regat budowanych jednostek żeglownych.

Wśród modeli niepływających również rozróżnić można kilka grup: będą tu przede wszystkim, podobnie jak i wśród pływających — modele redukcyjne, z jak największą wiernością odtworzone miniatury statków istniejących dawniej lub obecnie. Ich przeciwieństwo — to **modele fantazyjne,** nie posiadające odpowiedników w rzeczywistości. Zaliczymy tu więc wszystkie modele statków „własnego pomysłu".

Modele nie pływające mogą być wykonane dwojako: z częścią podwodną kadłuba lub bez niej. W pierwszym wypadku umieszcza się je w specjalnych stojakach lub na podpórkach (patrz zdjęcie), w drugim — nie sprawiają żadnych kłopotów: najlepiej „czują się" bezpośrednio na stole (stąd nazwa — modele stołowe).

Osobna grupa — to modele będące **pomocami szkolnymi** — w szkołach morskich wzgl. uczelniach kształcących fachowców z dziedziny budownictwa okrętowego.

MATERIAŁ

Zasadnicze materiały modelarskie to — **drzewo, tektura, karton i papier.** Można konstruować modele wyłącznie drewniane wzgl. tekturowo-kartonowe (szczególnie małe), lub też łączyć w ten sposób, że kadłuby wykonywać z drzewa zaś nadbudówki z kartonu i tektury. Ten ostatni sposób jest najczęściej stosowany (m. in. tak należało budować większość modeli publikowanych w „Żeglarzu" i „Młodzieży Morskiej"). Żeglowne modele jachtów buduje się zazwyczaj z pasków **papieru** oklejanego na gipsowym rdzeniu, impregnowanego następnie pokostem.

Jeśli chodzi o drzewo — to najlepiej do modelarstwa nadającym się gatunkiem są — **olszyna, drzewo lipowe i brzezina.** Należy pamiętać, iż drzewo musi być suche, możliwie bez sęków.

Z materiałów pomocniczych — najważniejsze są kleje oraz farby i lakiery. Do drzewa należy używać **klejów kazeinowych** (np. Certus). Do tektury, kartonu i papieru — **klejów acetonowych.** Te ostatnie można z łatwością zrobić samemu — rozpuszczając w acetonie celuloidowe części szczoteczki do zębów, grzebienia lub tp.

Do malowania modeli pływających najdogodniejsze są **lakiery olejne,** do modeli poglądowych tj. takich, które nie mają zetknąć się z wodą — **lakiery nitrocelulozowe.** Zupełnie małe modeliki można malować **farbami wodnymi,** należy jednak pokryć je następnie jakimś **lakierem bezbarwnym** (np. spirytusowym).

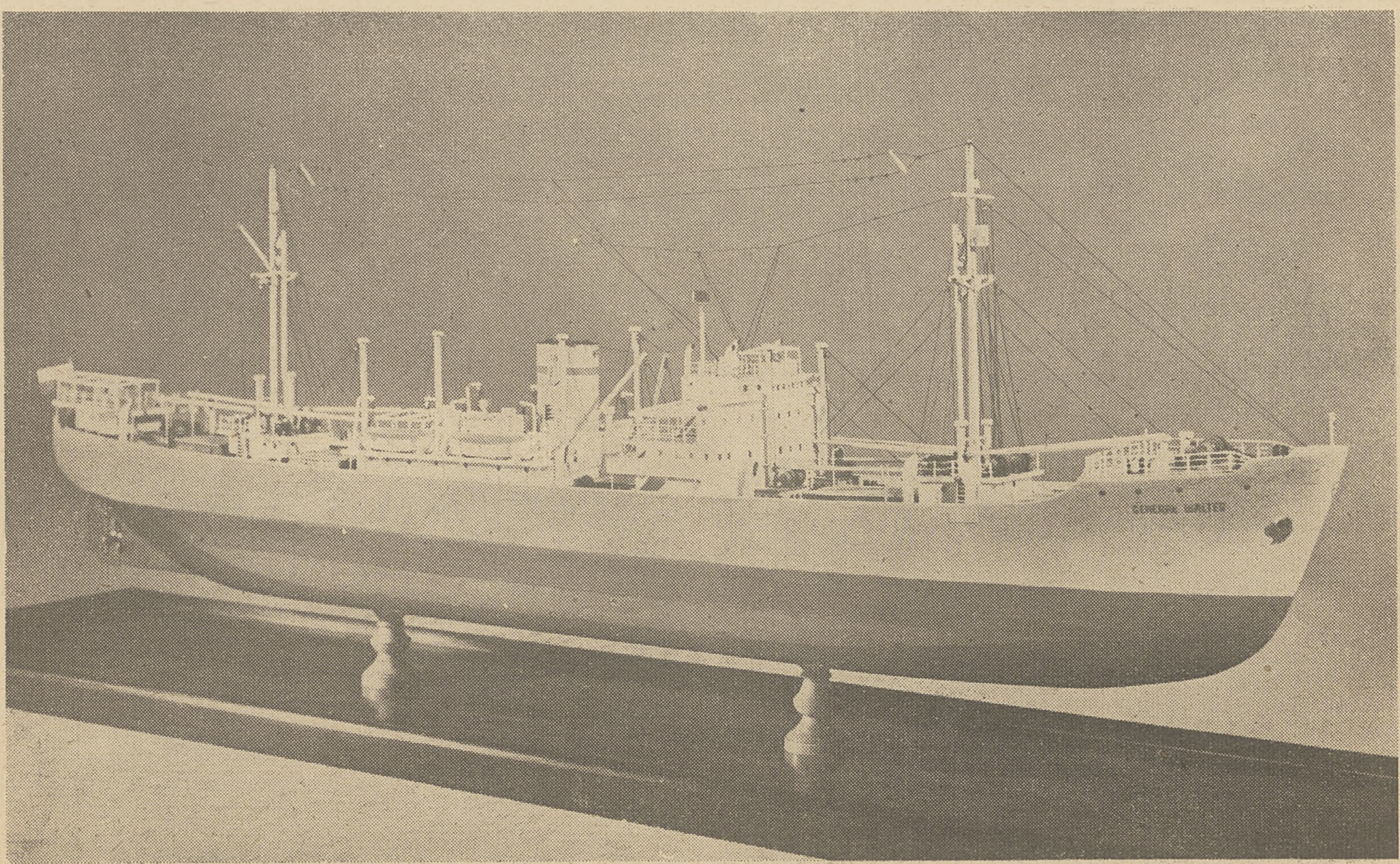
Pamiętajcie Koledzy, że od pomalowania zależy w dużej mierze ostateczny wygląd modeli i że w związku z tym jest to jedna z **ważniejszych** czynności przy ich budowie.

Jeśli już mówimy o materiałach modelarskich należy wspomnieć, iż do budowy modeli statków i okrętów można używać np. **plasteliny, gipsu, metalu** (modele redukcyjne) lub też **kory** (modele pływające). Ponieważ jednak w „Młodym Żeglarzu" omawiać będziemy najczęściej spotykane, modele drewniano-papierowe — nie będziemy się tu rozwodzili nad pozostałymi sposobami budowy.

O tym, jak i czym wykonywać modele, dowiecie się w następnym numerze „Młodego Żeglarza".

S. W. & J. M.

Model drobnicowca m/s „Generał Walter" — wykonany w PCWM (skala 1:150)



SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

ARMATOR — właściciel statku.

BOM (wzgl. BUM) ŁADUNKOWY — ruchoma belka, wsparta jednym końcem o maszt statku, ułatwiająca przy pomocy lin i bloków oraz specjalnej windy przeładunek towarów.

BURTA — bok statku (rozróżnia się lewą i prawą burtę). Wystająca ponad pokład część burty zwie się n a d b u r c i e m.

ESTAKADA — rodzaj pomostu, po którym porusza się dźwig.

HOLOWNIK — niedużу lecz silny statek używany do ciągnięcia (holowania) większych statków i okrętów. Rozróżnia się holowniki portowe i pełnomorskie, pełniące także służbę ratowniczą.

ILUMINATOR — okrągłe okienko w burcie lub nadbudówce statku.

JUNGA — chłopiec okrętowy, szkolący się na marynarza. Nazwa ta jest ogólnie przyjęta w marynarkach handlowych (np. radzieckiej i szwedzkiej).

MILA MORSKA — jednostka odległości używana w żegludze, wynosząca 1852 metry. Patrz — w ę z e ł.

POSZYCIE — materiał pokrywający szkielet kadłuba statku.

RELING — balustrada ochronna umocowana wzdłuż burty statku.

S/S, M/S — S t e a m S h i p — statek parowy; M o t o r S h i p — statek motorowy. Angielskie skróty, ogólnie przyjęte w marynarkach handlowych, umieszczane zwykle przed nazwą, dla określenia rodzaju napędu danego statku.

STĘPKA — długa, potężna belka drewniana wzgl. konstrukcja stalowa, umieszczona na spodzie kadłuba i stanowiąca jego kręgosłup. Drugim zasadniczym wiązaniem szkieletu kadłuba są żebra, ustawione prostopadle do stępki.

SZTORM — gwałtowny, długotrwały wiatr na morzu powodujący złą pogodę.

TAKIELUNEK — inaczej osprzęt — omasztowanie, olinowanie i ew. ożaglowanie statku — razem wzięte.

WĘZEŁ — miara szybkości na morzu, równa jednej mili morskiej na godzinę (patrz — mila morska). Np. statek płynący z szybkością 30 węzłów przebywa 30 mil morskich czyli 55,5 km w ciągu 1 godziny.

WRĘGA — inaczej żebro, inaczej szpanta, główny obok stępki element szkieletu kadłuba.

RT — skrót oznaczający t o n ę r e j e s t r o w ą, jednostkę kubiczną używaną do obliczania pojemności czyli o b j ę t o ś c i pomieszczeń na statkach. Jedna tona rejestrowa = 100 stóp sześciennych = 2,83 m^3.

BRT — skrót oznaczający p o j e m n o ś ć s t a t k u b r u t t o — czyli kubaturę w s z y s t k i c h jego pomieszczeń, obliczoną w tonach rejestrowych.

NRT — skrót oznaczający p o j e m n o ś ć s t a t k u n e t t o, czyli kubaturę handlowo-użytkowej części statku (ładownie, pomieszczenia pasażerskie) — bez pomieszczeń załogi, pomieszczeń na paliwo, pomieszczeń maszynowni, kotłowni, itp.

DWT — skrót oznaczający tzw. c i ę ż a r m a r t w e j w a g i, tj. ciężar ładunku, jaki statek może maksymalnie zabrać wraz z ciężarem paliwa, zapasów i słodkiej wody. Jest to tzw. n o ś n o ś ć statku. Jej miarą jest normalna tona wagowa = 1000 kg.



MIKOŁAJ KOPERNIK

Czytaliście artykuł o Wiśle; nad Wisłą leży stare miasto Toruń — a na wschód od jej ujścia — małe miasteczko Frombork.

Cóż ma Toruń wspólnego z Fromborkiem? Dlaczego piszemy o tym pod fotografią człowieka zapatrzonego w gwiazdy?

Zaraz. Wszystko pomału zrozumiecie.

Kiedy patrzycie na piękne gwiaździste niebo, kiedy obserwujecie, jak „słońce wędruje po niebie" — mało na pewno myślicie o tych czasach, kiedy ludzie sądzili, że słońce i gwiazdy kręcą się dokoła ziemi, która zawieszona jest nieruchomo w przestworzach.

Tak wierzyli wszyscy, a kto ośmieliłby się myśleć inaczej — temu groziło potępienie i ziemskie kary.

Każdy może błądzić, ale obowiązkiem każdego uczonego jest prowadzić badania i poszukiwać prawdy. Tej prawdy szukał też młody uczony, którego widzicie na zdjęciu — Mikołaj Kopernik (ur. 19. II. 1473 r. — um. 1543 r.).

Cóż w tym dziwnego — zapytacie. Przecież teraz każdy uczony przeprowadza różne badania i szuka prawdy. Tak, macie rację; teraz jest zupełnie inaczej, ale w czasach Kopernika wystąpienie przeciwko utartym „prawdom" było odwagą nadzwyczajną, występkiem nie do darowania. Nic dziwnego, że każda śmiała myśl, każda próba rozjaśnienia mroków ciemnoty, była tępiona w zarodku.

Ksiądz Mikołaj Kopernik — to świetlana postać tamtych czasów, to człowiek, który swoim umysłem ogarniał prawa rządzące całym wszechświatem.

Natchnienia uczony nasz szukał często wśród prostego ludu. W małym Fromborku, żyjąc między rybakami, pisał swe dzieło, które go uczyniło sławnym na cały świat: „O obrotach ciał niebieskich". Potężny umysł Kopernika, o którym później powiedziano: „wstrzymał słońce — ruszył ziemię" — najpotężniej zabłysnął w tym przełomowym, wiekopomnym dziele.

Nikt mu nie dał nagrody państwowej za prace naukowe; śmierć w samotni fromborskiej przerwała życie wielkiego uczonego, który nie doczekał się tej wielkiej radości, aby praca jego była oceniona i uznana za życia.

Pięknie — powiecie. Ale dlaczego piszemy o tym w „Młodym Żeglarzu" i właśnie teraz?

Słuszne pytanie. A oto odpowiedź: prace astronomów mają duże znaczenie dla nawigacji. Kopernik dał podstawy nowoczesnej astronomii — dobrze więc, że pismo zajmujące się sprawami morskimi nie zapomina o tym wielkim człowieku.

Ale dlaczego właśnie teraz poruszamy ten temat?

Jesteśmy obecnie w okresie różnych uroczystości kopernikowskich; organizuje się muzeum Kopernika, organizuje zjazdy uczonych w mieście, w którym umarł Wielki Astronom — we Fromborku.

Polska Ludowa docenia pracę naszego Wielkiego Rodaka, czci Jego pamięć. Pamięć Jego czci i obchodzi cała ludzkość. Nawet Watykan docenił w końcu — po przeszło 400 latach ogromną doniosłość nauki Kopernika, skreślając kilka miesięcy temu z indeksu główne dzieło jego życia „O obrotach ciał niebieskich".

B.

CHCESZ ZOSTAĆ STOCZNIOWCEM?

Wąską uliczką wśród wypalonych domów dochodzi się do wielkookiennego gmachu szkolnego Zjednoczenia Stoczni Polskich w Gdańsku, gdzie znalazły pomieszczenie aż trzy szkoły: Gimnazjum Mechaniczne ZSP, Publiczna Średnia Szkoła Metalowa i Zawodowe Kursy Terenowe.

Na parterze uderza wchodzącego panujący tu hałas: zgiełkliwy szum silników elektrycznych co chwila przecinają świdrujące zgrzyty obrabianych na maszynach metali. Mechaniczne piły, świdry, tokarki nie znają litości dla „traktowanych" przedmiotów, nie znają jej też dla uszu mimowolnego słuchacza. Cofasz się zdumiony — to chyba nie szkoła, lecz hala warsztatowa. Nieporozumienie wkrótce się wyjaśnia — po prostu na parterze mieszczą się warsztaty szkolne.

GIMNAZJUM MECHANICZNE ZSP, UL. DREWNICA 16

Gimnazjum posiada 175 uczniów. Nauka odbywa się w godzinach porannych, a korzystają z niej dzieci okolicznych mieszkańców. Pomimo, że szkoła związana jest z ZSP tylko finansowo, ufundowanych zostało przez Dyrekcję kilka stypendiów, które udzielane są według specjalnej punktacji zdobywcom pierwszych miejsc.

Nauka 3-letnia, bezpłatna. 3 działy: ślusarski, obróbki metali oraz traserstwa okrętowego. Ukończenie gimnazjum daje pierwszeństwo w otrzymaniu pracy w stoczniach, świadectwo ukończenia oraz świadectwo czeladnicze. Warunki przyjęcia: ukończenie 7 klas szkoły podstawowej, oraz wiek do 16 lat. Kandydaci poddawani zostają egzaminowi wstępnemu.

PUBLICZNA ŚREDNIA SZKOŁA METALOWA PRZY ZSP, GDAŃSK, DREWNICA 16 (ORAZ SZKOŁA BLIŹNIACZA — GDYNIA, UL. CZECHOSŁOWACKA)

Uczniowie szkoły są jednocześnie pracownikami stoczni. Przychodzą wraz z innymi o 7.00 do pracy. Jednak trzy dni w tygodniu kończą pracę o 13.20. Półgodzinna przerwa na przebranie się i przejście do budynku szkolnego i oto o 13.50 wszyscy siedzą już w ławkach sal szkolnych, gdzie zajęcia trwają do 19.40. Prócz tego raz w tygodniu odbywają się zajęcia w warsztatach szkolnych. Uczniowie płatni byli dotychczas wg specjalnych stawek, nowa umowa zbiorowa zagwarantowała im zwyżkę zarobków, mianowicie stawki godzinowe dla I roku wyniosą do 36 zł, pozostałe roczniki otrzymają jeszcze wyższe stawki.

Szkoła posiada 3 działy — obróbki metali, mechaniki i szkutnictwa. Bliźniacza — szkoła gdyńska, prócz tych ma jeszcze dwa działy: elektrotechniki i stolarki okrętowej. Zadaniem obu szkół jest wykształcenie dobrych rzemieślników stoczniowych. Absolwenci otrzymują świadectwo ukończenia i świadectwo czeladnicze. Warunki przyjęcia: ukończenie 7-klasowej szkoły powszechnej oraz wiek od 15 do 18 lat.

ZAWODOWE KURSY TERENOWE

Wobec zwiększania w ramach planowej rozbudowy ZSP załóg robotniczych trwa bieżąco stały dopływ sił robotniczych. Jednakże tylko niewielu robotników wykwalifikowanych wyłowić można z masy zgłaszających się przez Urząd Zatrudnienia. Z drugiej strony elementu surowego do maszyn puszczać nie można dla dwojakich przyczyn — niebezpieczeństwa jakim są nieznane maszyny dla nieobeznanych z nimi nowicjuszy, łatwo tu o kalectwo a nawet o śmierć — oraz niebezpieczeństwa jakimi są nowicjusze dla często niezwykle kosztownych maszyn. Tym ostatnim w niewprawnych rękach również grozi kalectwo (uszkodzenia), a nawet i... śmierć, tj. uczynienie maszyny niezdatną do użytku.

Nauka trwa 3 miesiące. Uczniowie zaliczeni zostają do specjalnej grupy uposażeniowej kursistów. Jeśli to jest z racji umiejętności ucznia możliwe, skierowuje się go jak najszybciej do warsztatów dla pracy przy bieżącej produkcji pod kierownictwo doświadczonego robotnika. Ukończenie kursu uprawnia do pracy na terenie stoczni w charakterze samodzielnego robotnika. Stąd nazwa „terenowe", odnosząca się do wewnętrznego charakteru kursów.

*

Oczekiwanie na przystanku dłuży się, deszcz bowiem zaczyna zacinać i wiatr unosi poły płaszcza. Kiedy jednak tramwaj zatrzymuje się naprzeciw ulicy Piramowicza promienie słońca znów wyglądają zza chmur, oświetlając złote litery CONRADINUM, napisu wskazującego drogę do

LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO, GDAŃSK-WRZESZCZ, UL. PIRAMOWICZA 1-2

Nazwa Conradinum pochodzi od nazwiska ostatniego członka sławnego rodu gdańskiego Conradich, którego przedstawiciel stworzył fundację szkolną swego imienia. Ponieważ liceum to jest jedynym tego typu w Polsce, przy szkole istnieje internat o b. niskich opłatach, z których niezamożni i pilni uczniowie są zwalniani całkowicie lub częściowo. Obecnie na 243 uczniów z internatu korzysta 222. W szkole trwa wyścig pracy, pilności i organizacji. Hufiec szkolny SP prowadzi teoretyczne kursy żeglarstwa, pływania rozpoczną się wiosną.

Liceum posiada trzy działy: budowy maszyn okrętowych, budowy okrętów oraz elektrotechniczny. Nauka 3-letnia. W czasie studiów obowiązuje 20 tygodni praktyki w krajowym i stoczniowym przemyśle. Ukończenie umożliwia pracę w przemyśle okrętowym, stoczniach morskich i śródlądowych na poziomie naukowym techników.

WYDZIAŁ BUDOWY OKRĘTÓW POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

mieści się w kompleksie gmachów, położonych naprzeciw zabudowań Conradinum po przeciwnej stronie głównej arterii Wrzeszcza.

„W budynku głównym, prawe skrzydło, trzecie piętro na lewo" — odpowiada mi napotkany student, gdy go pytam, gdzie znajduje się Dziekanat Wydziału.

W ramach nowej organizacji szkolnictwa studia politechniczne obejmują dwa stopnie kształcenia: I — 3 lata plus pół roku praktyki daje po ukończeniu tytuł inżyniera. Wybitniejsze jednostki będą kwalifikowane na II stopień studiów, wychodząc z uczelni z tytułem magistra nauk technicznych.

Wydział Budowy Okrętów P. G. ma charakter naprawdę pionierski i to tym bardziej, że w polskim języku brak było odpowiednich podręczników i materiałów, a nasze doświadczenie praktyczne równało się zeru. Prócz tego w okresie wojennym byliśmy całkowicie odcięci od postępu technicznego, który szedł wówczas milowymi krokami naprzód, a przyswojenie zdobyczy naukowych wymaga długotrwałej i żmudnej pracy eliminującej otrzymany z zagranicy materiał naukowy o nie zawsze równym poziomie.

Czteroletnie studia, bezpłatne. Od kandydatów na pierwszy rok wymaga się „dużej" matury typu ogólnokształcącego lub zawodowego, — względnie ukończenia na Politechnice tzw. kursu wstępnego. Na Wydział Budowy Okrętów można się dostać też jako stypendysta Ministerstwa Obrony Narodowej. Szczegółowych informacji udzielić może tylko MON. Kandydaci poddawani są egzaminowi wstępnemu.

Z. W.

Gdy przypominam sobie swój pobyt w szkole, staje mi zawsze w pamięci jeden z kolegów, syn małorolnego chłopa. Pamiętam go wchodzącego rano do klasy już w czasie trwania lekcji, zmęczonego i spoconego po przebyciu pieszo 12 kilometrów, jakie dzieliły jego wieś od gimnazjum w mieście.

Nie było mu lekko. Kilka hektarów piasków dawało zbyt szczupłe plony, by można z nich było utrzymać i uczyć pięcioro dzieci. Toteż w końcu kolega ten musiał zrezygnować z dalszej nauki i jako najstarszy, stanąć obok ojca do pracy na roli.

Tak było. Ale tak było przed wojną, w Polsce przedwrześniowej. Dziś chłopscy synowie wyszli z rodzinnej chaty nie tylko do gimnazjum w pobliskim miasteczku czy do szkoły rolniczej. Widzi się ich coraz więcej na politechnice, na uniwersytetach, w szkołach wyższych specjalnego typu, w szkołach morskich. Zapoznam Was z kilkoma takimi, którzy przyszli nad morze ze wsi i uczą się jak na nim pracować — ze słuchaczami Szkoły Jungów i Szkoły Rybaków Dalekomorskich.

Zadzwoniono właśnie na przerwę i młodzi chłopcy wysypują się grupkami ze swych klas. Mija nas właśnie siedemnastoletni junga, Jan Puzio. Pochodzi on ze wsi Raniżów w powiecie kolbuszowskim. Uczy się obecnie w Szkole Jungów, lecz celem jego jest ukończenie Państwowej Szkoły Morskiej, do której będzie w tym roku kandydował. Junga Puzio jest synem 4-hektarowego rolnika, ukończył gimnazjum i nie mogąc się dalej uczyć w liceum ogólnokształcącym, postanowił zdobyć zawód i stanąć do pracy na morzu.



Junga Henryk Jeziorski

— Zabrakło ojcu pieniędzy. — Jest nas przecież sześcioro w domu. W czasie działań wojennych w 1944 roku zniszczone zostało nasze gospodarstwo, gdyż znalazło się ono na terenie przyczółkowym.

— Trudno by się było ojcu odbudować bez pomocy państwa — dodaje.

— Czy miałaby się powtórzyć historia mego kolegi? Czy i Janek Puzio miał również zaniechać dalszej nauki, mimo tego, że jak i tamten, dążył do wiedzy całym sercem? — pomyślałem natychmiast.

— Nie mógłbym się na pewno dalej uczyć, gdyby nie nowe warunki w naszym szkolnictwie. Nie mogłem liczyć na jakąkolwiek pomoc materialną ze strony rodziców. Po prostu nie miałbym odwagi, znając ich sytuację. Toteż będąc dziś w Szkole Jungów, jestem szczęśliwy, że mo-

SPOD STRZECHY NA MORZE



gę się jednak dalej uczyć. Mam tu przecież wszystko: opiekę, dom, utrzymanie i umundurowanie, jak najpomyślniejsze warunki do nauki.

Myślałem kiedyś, będąc w „powszechniaku", aby wyruszyć w szeroki, nieznany świat, obejrzeć to wszystko, o czym uczyłem się z książek. Widzę teraz, że własną pracą, sumienną nauką będę je mógł urzeczywistnić.

Wyszedłem z domu, ulżyłem tym samym rodzicom. Myślę także, że przez to samo umożliwiłem korzystanie z dalszej nauki któremuś z rodzeństwa, że jeszcze



Junga Jan Puzio

jedno z nas będzie mogło wyjechać do Kolbuszowej i uczyć się w gimnazjum.

Junga Puzio spędza wiele czasu nad książką. Uczy się chętnie, wyrównując wszystkie dotychczasowe braki wykształcenia. Junga Puzio chce być dobrym fachowcem we flocie, chce, jak przystało na ZMP-owca, aby państwo i społeczeństwo miało zeń jak największy pożytek w przyszłości.

Obok stoi jego kolega, Henryk Jeziorski, również syn chłopa z Rzeszowskiego. Jeziorski pochodzi z Jawornika Polskiego, gdzie ojciec jego posiada niewielkie półtorahektarowe gospodarstwo. Młody Henryk pamięta, jak przed wojną ojciec musiał poza pracą na roli szukać dodatkowego zajęcia w miejscowej mleczarni czy przy wyrębie lasu, aby utrzymać swą czteroosobową rodzinę.

Pamięta, jak ciężko musiał ojciec pracować w czasie okupacji, jak przez te pracę zapadł poważnie na zdrowiu. Stracił siły, nie może teraz nawet na roli pracować, jak dawniej. Toteż duża część obowiązku utrzymania rodziny spadła na matkę. Gdyby nie pomoc sąsiada — również drobnego rolnika, nie byłoby komu uprawiać posiadanego skrawka gruntu.

Rozumie to bardzo dobrze Henryk. Wie, że wychodząc z domu do Szkoły Jungów ulżył rodzinie. Wie też, że przed wojną musiałby albo pójść do pracy na roli jako najemnik, albo szukać zajecia w mieście... albo zostać bezrobotnym. Toteż pracą nad sobą wykazuje, jak bardzo docenia swe obecne położenie, starając się robić jak najlepsze postępy w nauce. Od tych postępów zależy nie tylko jego przyszłość, ale i to, w jakim stopniu bedzie się mógł zaopiekować rodzicami i siostrą.

W podobnej sytuacji jest junga Kurant Zbigniew z Lubelskiego. Stracił on w 1944 roku ojca, którego zamordowali Niemcy. Na dwa i półhektarowym skrawku lubelskich piasków pozostała matka i mała siostra. Z wielkim trudem ukończył gimnazjum w Lublinie, do którego musiał codziennie kilkanaście kilometrów dojeżdżać, pomagając równocześnie matce w gospodarstwie.

Nie mógł jednak uczyć sie dalej, toteż postanowił zdobyć sobie zawód. Zdecydował się na pracę na morzu i zgłosił się do Szkoły Jungów, aby następnie przenieść się do PSM. Wielką realną korzyść stanowi dla niego całkowicie bezpłatna nauka, bezpłatny internat, utrzymanie i umundurowanie, czego nie mógł otrzymać z domu.

Wśród uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich jest również kilku wiejskich chłopców, synów drobnych rolników. Uczą się tu, jak pracować na kutrze, jak łowić w morzu ryby. Zastanawiałem się, czy któryś z tych młodych ludzi myślał kiedyś, że będzie pływał na kutrze rybackim. Chyba nie! A jednak znaleźli się w tej specjalnej szkole. Zresztą najlepszą odpowiedzią na to pytanie będzie rozmowa, jaką przeprowadziłem ze Stanisławem Czaczką, synem kilkuhektarowego rolnika z Piotrowic, pow. Środa. Do niedawna jeszcze pomagał rodzicom na roli, gdyż średnia ziemia wymagała stałej pracy i troski. Toteż najmłodszy z rodzieństwa Stanisław zaraz po skończeniu szkoły powszechnej stanął obok ojca.

Powołany do służby wojskowej, odbył ją w WOP-ie, na Wybrzeżu. Poznał w tym czasie morze i pracę na nim, poznał porty i ich życie. Przyjrzał się również pracy rybaków i postanowił w cywilu zakosztować takiego życia. Dlatego też po zdemobilizowaniu pozostał na Wybrzeżu i zaczął rybaczyć na niewielkiej łódce.

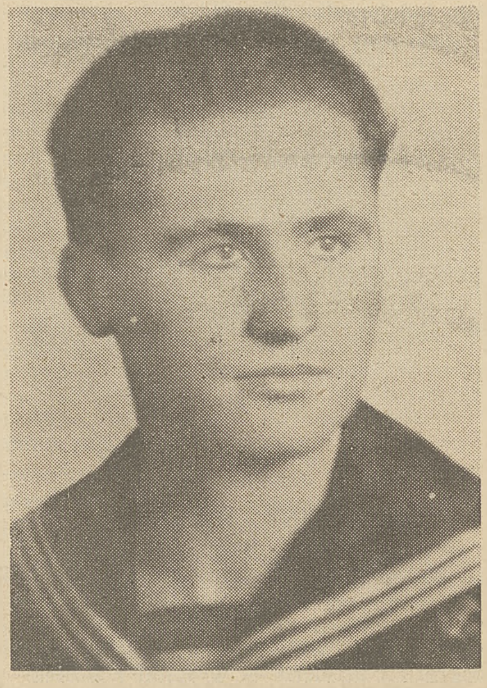
Podobał mu się ten nowy, pełen niebezpieczeństw zawód. Toteż starał się usilnie dostać do Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Obecnie uczy się systematycznie, odrabiając zaległości i zdobywając konieczny u dobrego fachowca zapas wiedzy podstawowej.

— Ciężka to i niebezpieczna praca. Jestem jednak świadom tego i świadomie dążę raz obraną drogą. Chcę być dobrym rybakiem i będę! — kończy, wchodząc do klasy na nową lekcję.

*

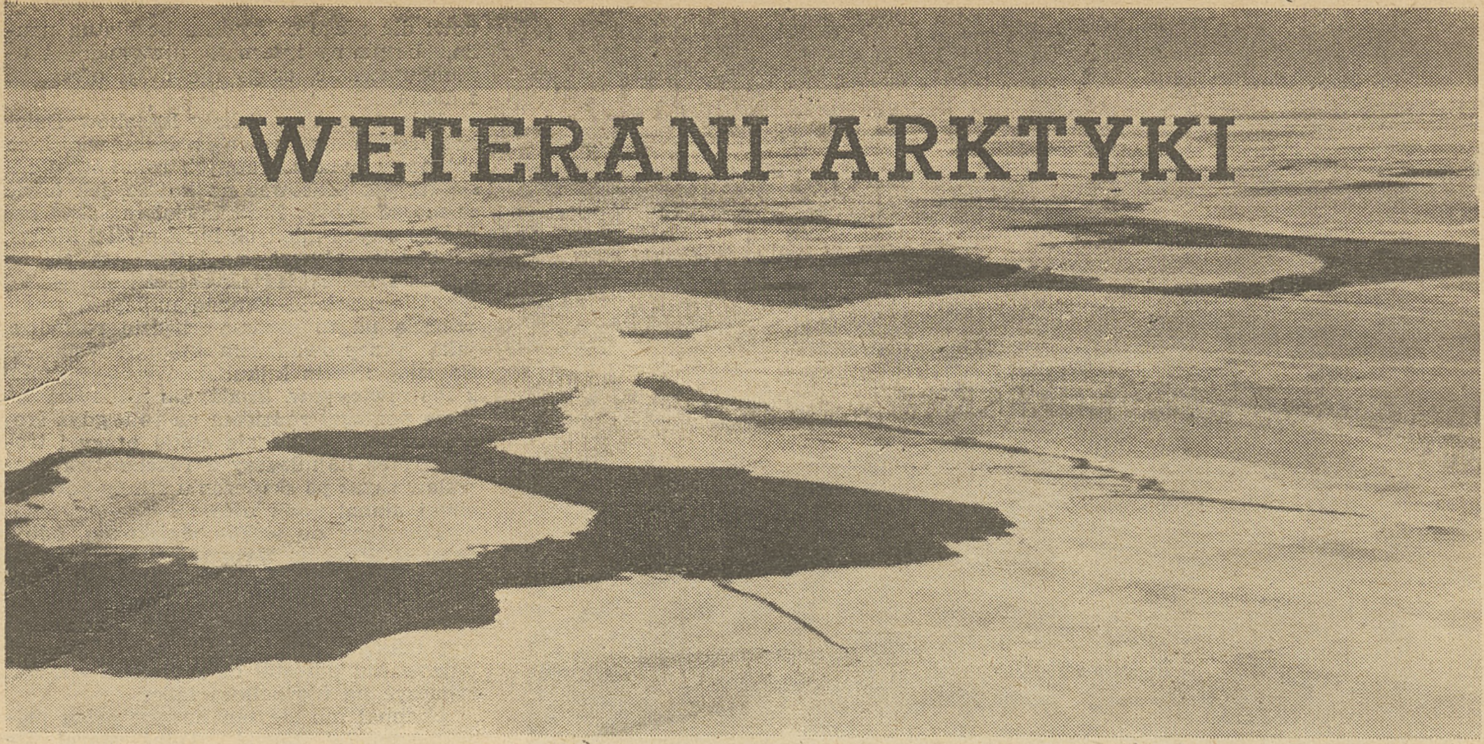
Patrzyłem na tych młodych chłopców, oderwanych od pługa i roli. Widziałem ich zapał i radość, gdy mówili o szkole i nauce, o czekającej ich przyszłej pracy zawodowej, jakże innej od dotychczasowego zajęcia.

Wszyscy oni poznali się już z Bałtykiem i pokochali go, znaleźli doń właściwą drogę i są szczęśliwi. O wiele szczęśliwsi od mego kolegi ze szkolnej ławy. Lecz zmieniły się również warunki, w jakich oni się obecnie uczą. On musiał walczyć o możność uczenia się, tym zaś rząd ludowy idzie z jak największą pomocą, dokładając wszelkich starań, aby jak najszerszym rzeszom młodzieży udostępnić zdobywanie wiedzy, aby mogli swobodnie czerpać z bogatej skarbnicy dorobku kulturalnego i naukowego.



Stanisław Czaczka

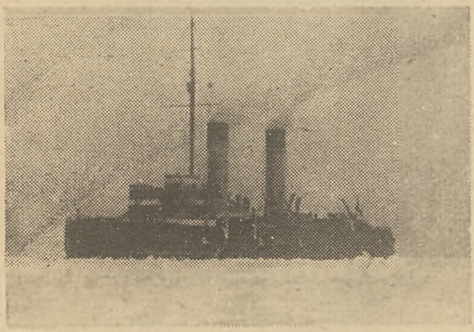
WETERANI ARKTYKI



Któż nie słyszał o radzieckim lodołamaczu „Jermak"?. Statek ten, z jednym masztem, dwoma wielkimi kominami i ciężkim podobnym do żelazka kadłubem znany jest we wszystkich chyba flotach świata. Z odległości dziesiątków mil poznają marynarze jego charakterystyczną sylwetkę, czy to w mroźnej mgle i śnieżycy zimnego Bałtyku, czy też pod letnim, niezachodzącym słońcem Oceanu Lodowatego. Długo i odświętnie huczą syreny, którymi tradycyjnie witają go spotykane statki. „Jermak"! Tę nazwę z jednakowym szacunkiem wymawiają żeglarze wszystkich narodów.

Niedawno, z końcem ubiegłego roku, minęło pięćdziesięciolecie służby „Jermaka" — pierwszego w świecie oceanicznego lodołamacza.

Interesująca jest historia tego statku.



Słynny lodołamacz „Jermak"

NARODZINY „JERMAKA"

W marcu 1897 roku na posiedzeniu Towarzystwa Geograficznego w Petersburgu — wiceadmirał S. O. Makarow, szeroko znany ze swych prac o taktyce wojen morskich, budownictwie okrętowym, oceanografii i artylerii — wystąpił z projektem wybudowania wielkiego lodołamacza — statku, który siłą swych maszyn oraz ciężkością i mocą stalowego kadłuba potrafiłby wyłamywać drogę w lodach dalekiej Arktyki.

— „Przyroda — oświadczył admirał Makarow — zakuła nasze morza w lody. Ale dzięki ogromnym środkom jakie daje nam dziś technika, powłoka lodowa nie jest już nie do pokonania dla żeglugi".

Pomoc i poparcie okazane Makarowowi przez wielkiego uczonego Mendelejewa — umożliwiło uzyskanie pozwolenia na zamówienie statku. Admirał osobiście doglądał budowy, którą według jego projektów przeprowadzała angielska stocznia Amstrong, Whitworth & Co w Newcastle. Późną jesienią 1898 r. lodołamacz „Jermak" opuścił stocznię. W marcu 1899 r. przechodził on w Zatoce Fińskiej pierwsze próby.

Stojąc na mostku kapitańskim — Makarow obserwował jak stalowa masa kadłuba wśliznęła się na pola lodowe, jak rozpadał się, kruszył i rozsuwał na strony mocny zimny lód, a za rufą statku powstawał szeroki kanał wolnej, czystej wody.

Wejście „Jermaka" do zamarzniętego portu w Kronsztadcie było prawdziwym triumfem Makarowa. Tysiące ludzi zwiedzało lodołamacz chwaląc jego twórcę.

CIEMNOTA TRIUMFUJE

Naród lubił Makarowa. Ale dla wysoko urodzonych oficerów carskiej floty on — syn podoficera — był pogardzanym parweniuszem. Karierowicze ze sztabów bali się i nienawidzili utalentowanego samouka czekając tylko okazji, by skompromitować jego poczynania.

Taka okazja nadarzyła się rychło. Podczas pierwszej arktycznej ekspedycji, dostawszy się w mocne spiętrzone lody — „Jermak" przebił poszycie. W budowie kadłuba i położeniu śrub ujawniły się błędy i niedociągnięcia — co przecież zdarza się zawsze przy próbach każdej całkowicie nowej konstrukcji. Makarow z miejsca przystąpił do usunięcia usterek i uszkodzeń. Jednak naznaczona przez cara komisja wyciągnęła z wypadku pośpieszne wnioski stwierdzające nieprzydatność „Jermaka" do pływań w Arktyce.

Ponowne całkowicie udane próbne pływanie przeprowadzone przez „Jermaka" aż do brzegów Nowej Ziemi i Ziemi Franciszka Józefa dało ogromne korzyści dla nauki, ale powitane zostało z niechęcią. Mikołaj II polecił ograniczyć działalność lodołamacza do Morza Bałtyckiego i oddać go pod kierownictwo miejscowych władz portowych.

Makarow nie chciał się poddać. Głęboko przekonany o słuszności swoich poczynań — napisał książkę „Jermak w lodach". Stała się ona później podręczną książką wszystkich żeglarzy polarnych i budowniczych statków arktycznych. Gorzko zadźwięczały napisane w niej zdania:

„Mówią, że zwały Oceanu Lodowatego są niezwyciężone. To pomyłka — zwały lodowe są do przezwyciężenia, niezwyciężone są tylko ludzkie przesądy".

POD CZERWONĄ BANDERĄ

Statek przeznaczony do służby nauce — biurokraci i krętacze przemienili w pospolitą jednostkę pomocniczą.

Nowe życie „Jermaka" zaczęło się dopiero pod czerwoną banderą Republiki Radzieckiej.

W marcu 1918 roku wojska kajzerowskich Niemiec, okupując Finlandię posuwały się pośpiesznie ku Helsingforsowi, gdzie bazowały główne siły rosyjskiej Floty Bałtyckiej. Na rozkaz sowieckich władz rewolucyjni marynarze poczęli przeprowadzać okręty do Kronsztadtu — poprzez pokrytą grubym lodem Zatokę Fińską. Przewodnikiem tego niewidzianego w historii morskiej pochodu był lodołamacz „Jermak". Szykiem torowym szły za nim pancerniki, krążowniki, niszczyciele, okręty podwodne, statki handlowe i holowniki portowe.



Kapitan Sorokin

W liczbie ponad 200 jednostek szczęśliwie przeprowadzonych z Helsingforsu do Kronsztadtu znajdował się także niewielki statek hydrograficzny „Azymut" pod komendą kapitana Michała Jakowlewicza Sorokina.

KAPITAN SOROKIN

Michał Sorokin, syn wołżańskiego rybaka, ex marynarz na kaspijskich szalandach — za miedziaki ukończył upragnioną Szkołę Morską. W czasie wojny rosyjsko-japońskiej służył jako młodszy szturman na krążowniku „Aurora".

W sowieckiej flocie handlowej kapitan Sorokin stał się jednym z pionierów poznania i wykorzystania mórz Arktyki. W okresie pierwszych pięciolatek stalinowskich, kiedy to lodołamacze radzieckie rozpoczęły przeprowadzanie karawan statków Północną Drogą Morską — Michał Sorokin stał niezmiennie na mostku prowadzącej konwój jednostki.

NA RATUNEK

Wszystkie osiągnięcia współczesnej nauki i techniki zmobilizował Związek Radziecki dla poznania i wykorzystania mórz polarnych. Tam, gdzie poprzednio Makarow na „Jermaku" na ślepo przedzierał się przez lodową pustynię — stanęły do dyspozycji radzieckich kapitanów — lotnictwo, radio, hydrografia i meteorologia.

Ale i z tymi udogodnieniami podbój Arktyki napotkał na nieprzewidziane trudności i niepowodzenia. W roku 1937 — zaskoczone ostrą zimą — uwięzły w polarnych lodach dziesiątki statków, a wśród nich prawie cała flota lodołamaczy. Jednemu „Jermakowi" udało się wyrwać z lodowej niewoli. Wraz z wiosną spadło na niego trudne zadanie wyprowadzenia z lodów i uratowania uwięzionych statków.

Komendę nad „Jermakiem" objął Michał Sorokin, który skończył w tym czasie pięćdziesiątdziewięć lat. Dla lodołamacza był to czterdziesty rejs.

W niebywale wczesnym — jak na Arktykę czasie — w maju — „Jermak" przebił się do Zatoki Cichej i wyprowadził stamtąd trzy statki. Potem wyciągnął z lodów 2 karawany zimujące u wysp Diksona i u brzegów Północnej Ziemi. W drugiej połowie sierpnia „Jermak" wyruszył dalej na północ tam, dokąd prądy morskie zniosły wraz z polem lodowym lodołamacze „Sadko", „Małygin" i „Siedow".

Wszystkie mapy, którymi posługują się zwykle kapitanowie w Arktyce były teraz kapitanowi Sorokinowi niepotrzebne. Statek szedł rejonem „białych plam". Osiągając 83° 4' 5" szer. północnej, „Jermak" pobił w owym rejsie wszystkie istniejące do tej pory rekordy swobodnego pływania w lodach Arktyki. „Sadko" i „Małygin" zostały uratowane.

W OBRONIE LENINGRADU

Wojna Ojczyźniana zastała kapitana Sorokina na pokładzie „Jermaka" na Bałtyku.

Niemcy zablokowali Leningrad. Kanał Morski łączący Leningrad z Kronsztadtem ostrzeliwany był przez niemiecką artylerię. Dla lodołamacza wypróbowanego w dalekich polarnych rejsach kanał stał się jedyną drogą, jedynym miejscem do pływania.

Ileż to razy wówczas Michał Sorokin wspominał tęsknie Arktykę. Jak nietrudnym wydało się pływanie w arktycznym lodzie, gdy pod kadłubem rozciągały się kilometry oceanicznych głębin, a wokoło tysiące mil bezbrzeżnych przestrzeni. A tu jak w pułapce: Lornetka nie potrzebna — gołym okiem widać wybuchy salw artyleryjskich na ciemniejącym z obydwóch burt lądzie. Z rykiem pikują do samego masztu — Junkersy i Messerschmity.

Ale siwy, ogłuchły od kontuzji kapitan nie schodził z mostku. Komunikacja pomiędzy Leningradem a twierdzą Kronsztadtu nie uległa ani na chwilę przerwie.

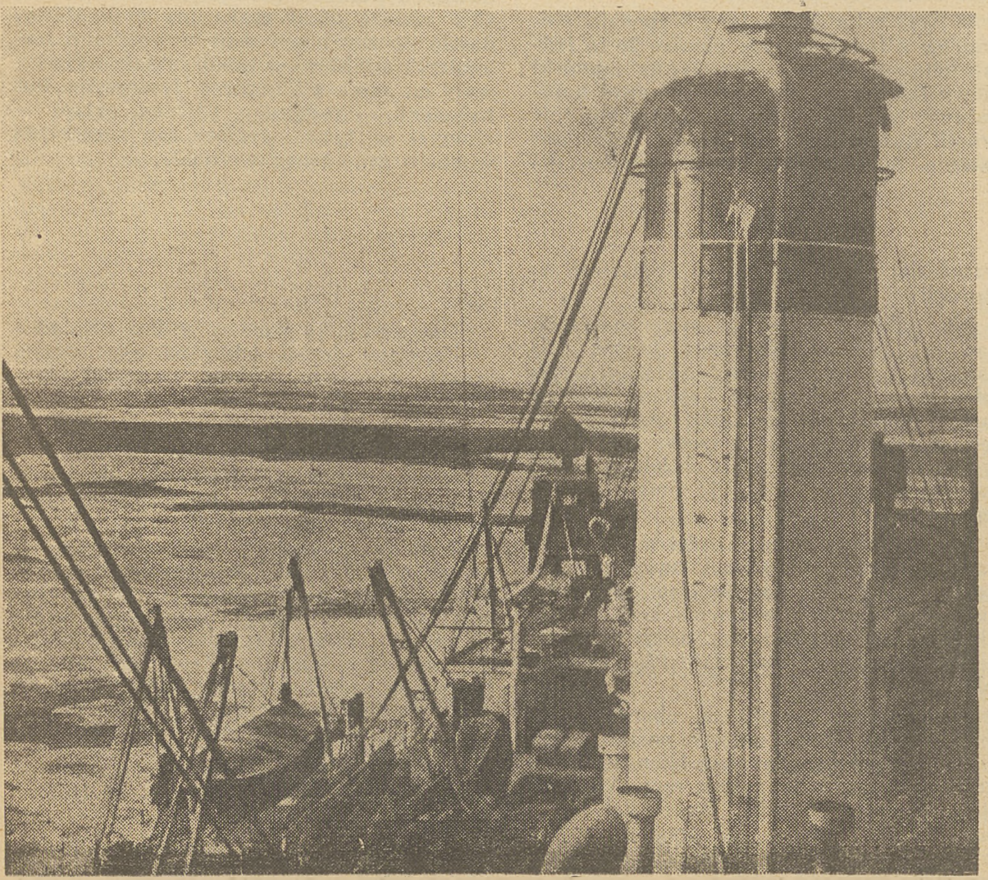
CZCIGODNI JUBILACI

Skończyła się wojna. Tylko morza zasiane minami nadal pozostały niebezpieczne dla statków. Kiedy zimą 1946/47 roku niebywale srogie mrozy skuły lodem cały Bałtyk — „Jermak" razem z innymi radzieckimi lodołamaczami znowu wyruszył w rejs. Dużo statków przeprowadził kapitan Sorokin przez grube lody do portów ZSRR, Polski, Niemiec i Szwecji, obchodząc pola minowe i w każdej chwili ryzykując wylecenie w powietrze.

Rok 1947 był dla Michała Sorokina jubileuszowy. Pięćdziesiąty w jego morskiej służbie. W roku następnym — 1948 — załoga świętowała pięćdzesięciolecie „Jermaka".

Weterani mórz arktycznych — pierwszy na świecie oceaniczny lodołamacz i najstarszy polarny kapitan — kontynuują po dziś dzień służbę dla Ojczyzny. Na licznych jednostkach radzieckiej floty pływają wychowankowie „Jermaka" i uczniowie Sorokina. Wierni dewizie Makarowa — „w morzu — w domu" prowadzą oni szczęśliwie poprzez sztormy, mgły i lody statki pod flagą Związku Radzieckiego.

S. MOROZOW
(tłum. A. P.)



ORGANIZACJA
Marynarki Wojennej

(ciąg dalszy ze str. 7)

OBRONA BAZY. Bazy morskie rozrzucone na wybrzeżu stanowią ogniwa w łańcuchu obronnym granic morskich państwa.

Urządzenia obronne baz i portów będą składały się z systemu schronów — również i dla okrętów, oraz systemu obrony stałej. Będą to baterie nadbrzeżne, przeciwlotnicze, artyleria zmotoryzowana, oddziały piechoty morskiej, saperów, łączności, drużyny dymotwórcze, rozrzucone w terenie, jak również i na barkach na redzie przed portem, drużyny przeciwpożarowe i przeciwchemiczne. Obronę przeciwlotniczą bierną stanowić będą balony zaporowe, stacje reflektorów oraz sieć posterunków alarmowych; — obronę czynną — baterie plotn., oraz w pewnej odległości od bazy rozmieszczone lotniska z oddziałami lotnictwa myśliwskiego. Zbliżającego się nieprzyjaciela wykrywać będą stacje radarowe i hydroakustyczne, oraz urządzenia alarmowe umieszczone w sieciach i bonach zaporowych rozpostartych na redzie, w wąskich przejściach i w wejściach do awanportów. Łączność między oddziałami jest zorganizowana przez węzeł łączności, który posiada w swej dyspozycji radiostacje nadawcze i odbiorcze, centrale telefoniczne i telegraficzne, stacje dalekopisów oraz zorganizowaną wzdłuż całego wybrzeża sieć posterunków obserwacyjnych.

FLOTA **Flota jest podstawą istnienia i najważniejszym elementem składowym marynarki wojennej. Składa się ona z wszelkiego rodzaju okrętów. Flota jest podzielona na grupy, w których znajdują się zazwyczaj jednostki jednego lub zbliżonego typu. Grupy te, to eskadry, flotylle lub dywizjony. W państwach dużych jak Związek Radziecki, Stany Zjednoczone lub Wielka Brytania siły zbrojne na morzu dzielą się na kilka flot, będących odrębnymi i samodzielnymi jednostkami taktycznymi, np. Flota Oceanu Lodowatego, Flota Morza Czarnego, Flota Pacyfiku itp.**

Do jednostek bojowych floty zaliczamy pancerniki, lotniskowce, krążowniki, niszczyciele, torpedowce oraz okręty podwodne. Jednostki wspierające działania okrętów bojowych, lub przeznaczone do celów lub zadań specjalnych będą to: lotniskowce eskortowe, jednostki eskortowe — korwety, kanonierki, stawiacze min, trałowce oraz ścigacze. Poza tym jest cały szereg okrętów pomocniczych jak transportowce, zbiornikowce, jednostki desantowe, okręty-warsztaty, okręty-cele i wiele innych.

Głównym zadaniem floty jako narzędzia walki marynarki wojennej jest zwalczanie przeciwnika na morzu, oraz obrona własnych linii komunikacyjnych morskich. Bezpośrednio po wojnie, dochodzi jeszcze żmudna praca — trałowanie pól minowych.

LOTNICTWO MORSKIE. **Współdziała z flotą lotnictwo morskie, które jest jedną z części składowych marynarki wojennej. W skład lotnictwa morskiego wchodzą oddziały lotnictwa lądowego, startujące i lądujące na lotniskach rozrzuconych na wybrzeżu, wodnosamoloty, — startujące i wodujące na wodowiskach, oraz samoloty zaokrętowane czy to na lotniskowcach, czy też na większych jednostkach bojowych.**

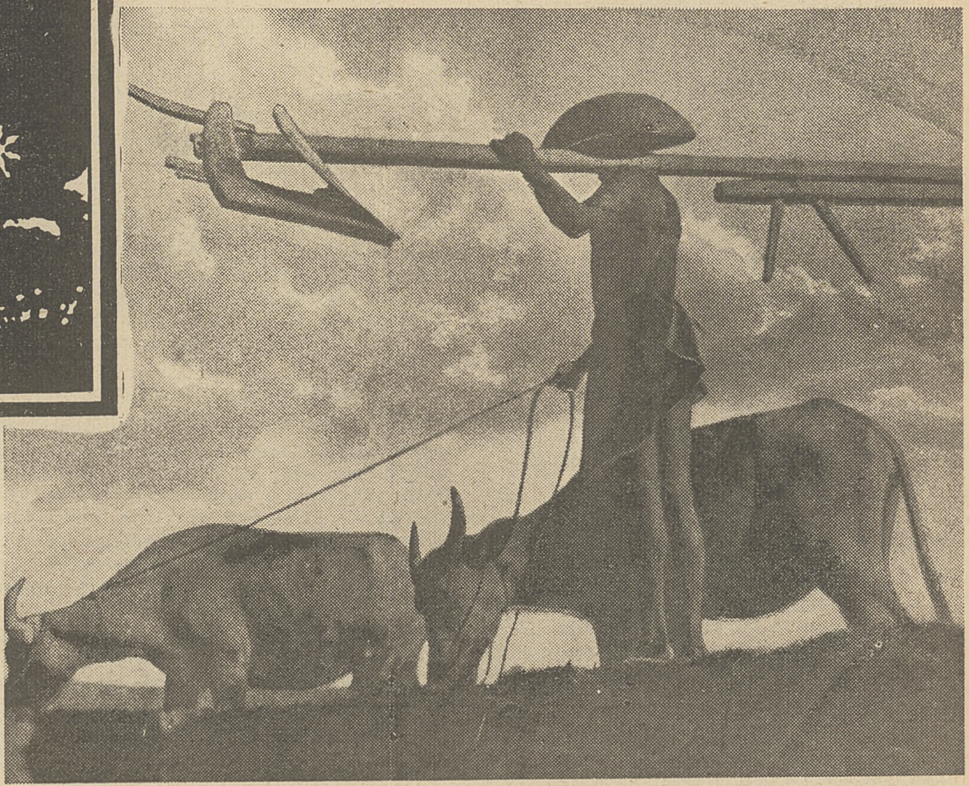
Sprawne współdziałanie lotnictwa z flotą daje rękojmię powodzenia we wszelkich operacjach morskich.

Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na szersze omówienie wszystkich zagadnień związanych z marynarką wojenną. Toteż podane są tu jedynie w formie zwięzłej zasady organizacji marynarki wojennej w celu zaznajomienia z tym możliwie najszerszych rzesz czytelników.

K. KRASZEWSKI kmdr por.



INDONEZJA



Czy wiecie, gdzie leży Indonezja?

Weźcie więc mapę Azji. Znajdźcie na niej półwysep Malajski. Na jego południowym cyplu leży wielki port Singapore. Spojrzyjcie teraz na południe. Widzicie tu zgrupowanie wielkich i mniejszych wysp. Jest tu Sumatra, Jawa, Celebes i Borneo, jest archipelag Molukki, wyspa Timor, Bali i Lombok oraz cały szereg mniejszych wysp i wysepek. Wszystkie one stanowią właśnie Indonezję, zajmując łącznie obszar 1 miliona 915 tysięcy 421 kilometrów kwadratowych, na którym mieszka ponad 60 milionów ludzi pochodzenia malajskiego, zwanych Indonezyjczykami.

Najważniejszą wśród wysp archipelagu jest Jawa. Słynie ona nietylko z wielu czynnych wulkanów, ale przede wszystkim z różnorakich bogactw naturalnych jak nafta, kauczuk, cyna, węgiel i inne metale kolorowe oraz silnie rozbudowanego przemysłu Na Jawie i innych wyspach uprawia się poza tym ryż, herbatę, kawę, kakao, koprę, tytoń. Stąd też pochodzi używana przez gospodynie do przypraw tak zwana „gałka muszkatołowa"

Nic więc dziwnego, że Indonezję, wolne państwo, podbili w 1602 roku holenderscy kupcy z Kompanii Indyj Wschodnich, widząc tu wielkie możliwości szybkiego i łatwego wzbogacenia się. Około stu lat później, w 1798 roku, administrację nad wyspami przejął rząd holenderski. Tak powstała „perła holenderskiej korony" — Holenderskie Indie Wschodnie.

Władcy tej bogatej kolonii — Holendrzy — okazali się „dobrymi gospodarzami" i „opiekunami ludności tubylczej", tak „dobrymi", że ta właśnie ludność w ciągu zaledwie 25 lat czterokrotnie chwytała za broń, by się uwolnić z pod „czułej" opieki holenderskich kolonistów, płacąc za swe usiłowania, za umiłowanie wolności wielkimi hekatombami krwi.

W 1942 roku Japończycy wypędzili Holendrów z Indonezji, nie poprawiło to jednak sytuacji ludności, bo słynny japoński „nowy ład" w niczym nie ustępował kolonialnym metodom holenderskiej administracji. Rozgorzało więc jeszcze jedno powstanie, w wyniku którego, po uporczywych trzyletnich walkach, Japończycy pozostali na wyspach jedynie w wielkich ośrodkach miejskich.

Natychmiast po kapitulacji Japonii proklamowano Republikę Indonezyjską, a władzę objął rząd koalicji narodowej, w skład której weszli przedstawiciele wszystkich ugrupowań politycznych. Mimo obietnic, nie przeprowadził on zapowiedzianych reform społecznych, ale począł coraz bardziej popadać w zależność od dawnych władców Indonezji — Holendrów. Gdy władzę objął reakcyjny rząd Hatty, doszło do zbrojnych starć z wojskami holenderskimi, które w międzyczasie wylądowały na Jawie i Sumatrze. Jeszcze raz lud Indonezji — robotnicy, górnicy, chłopi — chwycił za broń. Jeszcze raz rozgorzała walka o prawdziwą wolność...

*

Niewielka malajska wioska przysiadła na skraju tropikalnej puszczy. Dziwna to wioska. Cicha, niby wymarła, brudna i biedna. Nie widać w niej bujnego życia tubylców, nie widać radości. Kilku starych mężczyzn i kobiet snuje się wzdłuż wąskiej uliczki. Niekiedy pokaże się jakieś małe dziecko, zaszczeka pies.

Dorosłych mieszkańców wioski nie widać, gdyż pracują w tej chwili w pocie czoła na plantacji herbaty, należącej do holenderskiego kolonisty van Flieta, właściciela wielkich połaci ziemi, współwłaściciela kopalni nafty i cyny.

Nie tylko jednak z tej wioski wieje smutkiem i martwotą. Inne, sąsiednie wioski w ogóle opustoszały i stoją niezamieszkane.

CZEMU?

Zapytacie czemu się tak dzieje, czemu mały, nagi Amir, dziesięcioletni Malaj, jest głodny, czemu jego stary dziadek chodzi w krótkich spodniach, zrobionych z worka po cukrze, czemu wokół ich nędznej chaty panuje brud? Czemu matka Amira musi mimo przewlekłej choroby ciężko pracować na plantacji?

Nie tylko z tej wioski wieje martwota. Nad całą okolicą Krawanga panuje dziś martwota od chwili, kiedy oddziały wojsk holenderskich pod wodzą kapitana Westerlinga wymordowały bestialsko około 30 tysięcy mieszkańców za to tylko, że chcieli być ludźmi wolnymi, że nie chcieli pracować pod holenderskim batem, że pragnęli własnego państwa.

Biegną godziny. Amir siedzi milczący na macie — myśli. Nie zwraca uwagi na otoczenie, nie bawi się ani nie idzie do szkoły, jak jego rówieśnicy w innych krajach, bo szkoły tu nie ma. Malajskie dzieci przeważnie się nie uczą, a zwłaszcza dzieci biednych chłopów.

Amir wolno wchodzi do chaty i siada obok dziadka. Patrzy na jego pomarszczoną twarz, na pokryte grubymi bliznami nagie plecy, na spracowane, żylaste ręce. Amir już wiele rozumie, nie jeden raz myślał już o tych bliznach, nieraz już pragnął zapytać dziadka o nie. Wreszcie pada ciche, nieśmiałe lecz jakże tragiczne pytanie:

SKĄD MASZ TAKIE PLECY DZIADKU?

Dlaczego moje plecy są gładkie i lśniące?

Zapytany drgnął, jakby na wspomnienie czegoś strasznego, chwilę się wahał, lecz wreszcie zaczął.

Wiele lat temu przodkowie nasi Amirze, byli ludźmi naprawdę wolnymi. Mieli własne, niezależne państwo, pracowali dla siebie. Byli weseli i szczęśliwi. Ale pewnego razu, prawie 350 lat temu, przybyli tu biali. Rozejrzeli się na wyspach, poznali ich bogactwa, zaczęli handel z nami. Nie trwało to jednak długo. Zachęceni widokiem łatwego zdobycia majątku, zawładnęli państwem. Zaczęła się niewola, zaczęło się zdobywanie bogactw dla białych ciemiężców. Zapomnieliśmy, co to spokój, radość, szczęście. Nasze życie to praca, to nędzne, przeplatane głodem dni, to strach przed batem białego. Historia tych blizn, Amirze, to

HISTORIA INDONEZJI

to historia przemocy, wyzysku i bata... Widziałeś białego z plantacji? Widziałeś jego opasłą twarz i wielkie brzuszysko, opięte

pasem, u którego wisi stale broń i bat? Takim batem trzymali nas w posłuchu Holendrzy. Za byle przewinienie baty, za zbyt powolną pracę — baty, za ucieczkę z pola — baty. Nawet za chorobę bito. Jeśli więc patrzysz na me plecy, wiedz, że każdy z nas starych nosi na nich pisaną w ten sposób historię własnego życia i własnego kraju.

Wiatr przyniósł z dali stłumiony głos gongu. Było południe — przerwa w pracy na plantacji. Ciemne postacie robotnic i robotników szybko wsiąkły w cień pobliskich drzew, by chwilę odpocząć, posilić się, obmyć wodą poranione batogiem dozorcy plecy. Nędzny to posiłek — odrobina ryżu i jakiś owoc — w porównaniu do wykonywanej pracy. Lecz cóż to obchodzi holenderskiego plantatora?

JEGO ŻYCIE JEST INNE

Rozsiadł się wygodnie na werandzie swej rezydencji i je obiad. Jakże inny od obiadu tubylca! Na stole jest wszystko: mięso, owoce, jarzyny, drogie wino. Gruby van Fliet odpiął pas z pistoletem, lecz nie wypuścił z ręki bata. Van Fliet jest zły. Co chwila smaga rzemieniem któregoś ze służących, a grymas wściekłości osiada wtedy na twarzy okrutnika. Jest zły, bo nie wie co robić. Żal mu plantacji herbaty i pól ryżowych, żal akcji kopalnianych, żal mu indonezyjskiego kauczuku. Van Fliet czuje, że będzie to musiał zostawić. Jest wściekły na indonezyjskich powstańców, lecz wścieka się także i miota przekleństwa na swych kolegów — wszędobylskich i zachłannych Amerykanów, którzy czekają tylko sposobnej chwili, aby szybko i bez hałasu wykupić za psie pieniądze majątek holenderski, licząc oczywiście na szybki i łatwy zarobek.

Van Fliet pamięta ojcowskie przykazanie, że do majątku dojść można tylko bezwzględnością i z batem w ręku. W ten sposób dorobił się on i cała jemu podobna zgraja holenderskich kolonistów. Ponurych myśli Holendra nie zagłusza w tej chwili nawet muzyka. Na głos gongu, powtórzonego wokoło szerokim echem, van Fliet spojrzał na zegarek. Nie ruszył się jednak, zaczął tylko ćwiczyć służbę, wrzeszcząc przy tym z wściekłością. Naraz zamilkł i znów się zamyślił.

Tak, wszystkiemu winien wszędobylski mister Ogsborne, przewodniczący amerykańskiej misji „doradczej", która przywiozła tu projekt zmarshallizowania Indonezji, kosztem wolności mieszkańców tego kraju, kosztem tysięcy opasłych van Flietów, usuwanych bezlitośnie w cień, oczywiście dla dobra interesów amerykańskich.

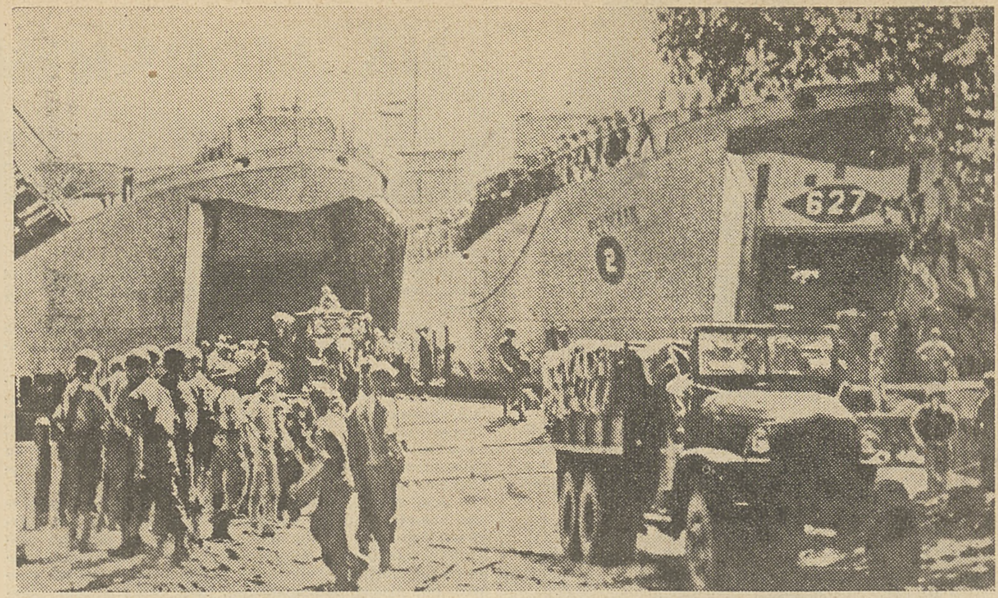
Tymczasem na plantacji wierny sługus Holendra, plantacyjny dozorca, popędza do pracy wymęczonych Malajów. Co chwila podnosi korkowy hełm i wyciera spoconą twarz. Im goręcej piecze słońce, tym wścieklej siecze batogiem nagie plecy robotników, siecze do krwi. Z nienawiścią patrzą nań pracujący. Pamiętają doskonale, jak niedawno zasiekł batem na śmierć jednego z młodych mężczyzn, którego posądził o konszachty z powstańcami.

PRÓBA ODWETU

Dozorcę gnębi od kilku miesięcy wspomnienie pewnego letniego wieczoru, kiedy to na głos jakiegoś tajemniczego ptaka poczęli uciekać z wioski młodzi mężczyźni. Uciekali nie tylko z zabudowań van Flieta, z pod jego ręki, ale ze wszystkich okolicznych osiedli. Pozostawiali żony, dzieci i domostwa, aby tam, w dżungli chwycić za broń przeciw ciemięzcom.

Pamięta też ów wieczór, kiedy to kilka z nich wdarło się do jego mieszkania i niemożebnie zbiło tym samym batem, którym on codziennie katuje robotników na plantacji.

Zapamiętał to sobie na całe życie. Toteż gdy zbliża się wieczór, dozorcę opada strach. Zwykły, ludzki strach przed silniejszym. Wtedy rygluje starannie drzwi i okna swego mieszkania, stawia obok łóżka skrzynkę z amunicją, a pod poduszkę wsuwa rewolwer. W nocy przestaje być postrachem plantacji, pokazując swe właściwe oblicze — oblicze mściwego tchórza.



Na amerykańskich jednostkach desantowych, zaopatrzeni w amerykańską broń i sprzęt, niosą holenderscy żołnierze pożogę i zniszczenie w Indonezji za to tylko, że jej mieszkańcy pragną być ludźmi naprawdę wolnymi.

OPOWIEŚĆ BIEGNIE DALEJ

Przed oczyma starca pojawiają się inne obrazy. Wojna. Ucieczka Holendrów i najazd japoński, bajki o „nowym ładzie", o „Azji dla Azjatów", oczywiście pod japońskim butem.

Początkowo głosili piękne hasła „wolności i szczęścia", lecz szybko o nich zapomnieli i pokazali pazury. Wywozili daleko na przymusowe roboty, zapędzali pod bronią do pracy w fabrykach i kopalniach, opornych zamykali w obozach i więzieniach. Dziesiątki tysięcy ludzi straciły tak życie.

Indonezja cierpiała do czasu, czekała odpowiedniej chwili. Gdy nadeszła, wszyscy chwycili za broń. Zjawiły się w puszczy i we wioskach, na plantacjach i w kopalniach nasze oddziały zbrojne. Niszczyły fabryki, źródła naftowe, zbiory kauczuku, herbaty i trzciny cukrowej. Byłeś wtedy jeszcze małym chłopcem Emirze, pewnie tego nie pamiętasz. Nasza wioska, jak i inne brała w tym udział. Wypędziliśmy Japończyków, powstało nasze wolne państwo. Myśleliśmy, że po tylu latach niewoli i ucisku, pozostaniemy wreszcie sami i sami będziemy gospodarzyć. Lecz

STAŁO SIĘ INACZEJ

Holenderscy koloniści nie chcieli tak łatwo oddać „perły swej korony", jak mówią o naszym kraju. Do brzegów Jawy, Sumatry, Borneo przybyły statki z holenderskimi żołnierzami, przyleciały ich samoloty, by bombardować nasze miasta i wioski. Przedajny rząd Hatty oddał nas z powrotem w ich zachłanne ręce. Zaczęli nas gnębić jeszcze bardziej. Ponieważ sami nie mogą zrobić wszystkiego, pomagają im Amerykanie. Pomagają, chcąc nas sobie kupić wraz z ziemią i jej nieprzebranymi bogactwami.

— Dziadku, czy lud nasz godzi się na to?

— Nie, Amirze. Lud nasz chwycił za broń i znów walczy. Coraz mniej mężczyzn w naszych wioskach i miastach, za to coraz liczniejsza jest nasza wolna armia. Biali wiedzą, że ich nie wolno już bić, bo nasi żołnierze potrafią dać i dają taką samą odpowiedź.

— Jestem już stary, mój mały, ale wiem jedno, że już niedługo cała Indonezja będzie niepodległym państwem, państwem ludu, że twoi rodzice będą pracowali na swojej ziemi, że ty, Amirze, pójdziesz do szkoły. Wiem, że będzie się ona mieściła w pięknym pałacu van Flieta.

Nasze będą fabryki i kopalnie, a robotników nie będzie przynaglał do pracy bat. Będzie wtedy dość żywności dla nas, dość ubrań, szkół i szpitali, a nasi bracia nie będą umierali z przemęczenia na plantacjach. Prastare, tak piękne słowo MERDEKA — WOLNOŚĆ — stanie się znów żywym słowem, tak żywym jak przed laty.

Wtedy powiemy: TETAP MERDEKA — WOLNOŚĆ NA ZAWSZE!

Piękna, równikowa dżungla, dzika i mało dostępna, pełna nieznanych bogactw pokrywa wielkie połacie Jawy, Sumatry, Borneo.

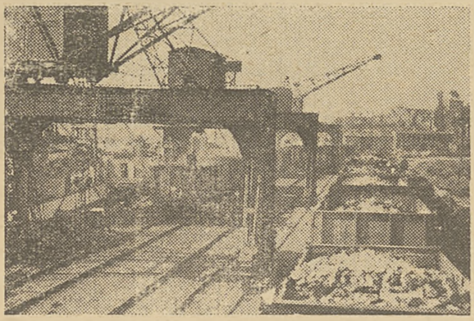


NA MORSKIM HORYZONCIE



ŻYCIE PORTÓW

Według dotychczasowych prowizorycznych obliczeń — ogólne obroty towarowe naszych portów handlowch osiągnęły w roku 1948 cyfrę 16 604 000 ton, co stanowi 157 proc. ilości przeładunków z roku 1947.



Przeładunek węgla w Szczecinie

Zespól portowy Gdynia/Gdańsk przeładował 12 739 000 ton, Szczecin wraz ze Świnoujściem — 3 110 000 ton, małe porty (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg) — 755 000 ton*).

Rok 1948 był m. in. szczególnie korzystny jeśli chodzi o aktywizację wybrzeża zachodniego. W okresie tym zostały bowiem uruchomione dalsze dwa porty drugiej klasy — Darłowo (uruchomiony w styczniu) i Kołobrzeg (ruszył w marcu). Wraz z pracującą już od czerwca 1947 Ustką — stworzyły one ruchliwy zespół, który posługując się prowizorycznymi urządzeniami (transportery) i obsługując jedynie jednostki morskie o niewielkim tonażu — zdołał powiększyć nasz eksport węgla o 755 000 ton, znacznie przekraczając plan przeładunków określony na 600 000 ton. Węgiel był w ubiegłym roku jedyną pozycją w obrotach małych portów Pomorza Zachodniego. Przed wojną wszystkie one przeładowywały cenną drobnicę, a jej przetwarzanie było podstawą pomyślnego rozwoju całego ich zaplecza. Ostatnio władze morskie rozpoczęły badania, mające na celu ustalenie realnych możliwości włączenia Ustki, Darłowa i Kołobrzegu do obrotów drobnicą, przede wszystkim przez wykorzystanie posiadanych przez te porty obiektów specjalnych (np. licznych silosów zbożowych) oraz przez rozbudowę miejscowego i okolicz-



Wejście do portu darłowskiego

nego przemysłu. Jednostronny i mało korzystny dla rozwoju małych portów przeładunek węgla (który zresztą kosztuje tu drożej niż w portach zaopatrzonych w odpowiednie urządzenia i zajmujących się tym masowo) — zostanie z czasem skoncentrowany wyłącznie w zespole Gdynia/Gdańsk oraz w Szczecinie. Dzięki nowym urządzeniom przeładunkowym oraz dzięki bliskiej już chwili uruchomienia nowowybudowanego basenu przeładunków masowych w porcie szczecińskim — planować możemy dalszy znaczny wzrost eksportu tego cennego produktu.

Jak pomyślnie rozwija się praca w naszych portach węglowych niech zaświadczy choćby poniższe zestawienie:

18 lipca 1945 załadowano w porcie gdyńskim na fiński statek s/s „Suomeina Neitto" — pierwszą po wojnie tonę węgla eksportowego.

18 maja 1946 w porcie gdyńskim na szwedzki statek s/s „Grenada" załadowano pierwszą milionową tonę

14 grudnia 1946 w Gdańsku na duński statek s/s Skandia" — pięciomilionową tonę.

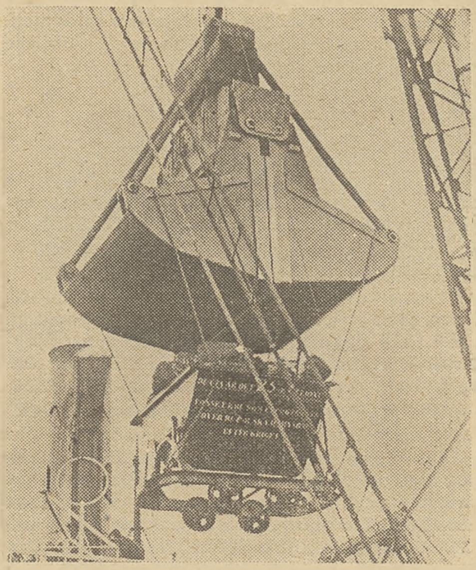
9 października 1947 w Gdyni na radziecki s/s „Otto Schmidt" — dziesięciomilionową tonę.

4 stycznia 1949 w Gdańsku na szwedzki s/s „Helmstad" — dwudziestopięciomilionową tonę.

Załadowanie 25-milionowej tony naszego eksportowego węgla odbyło się szczególnie uroczyście. Jubileuszowa tona została załadowana na statek w osobnym wagoniku (patrz zdjęcie). Załoga s/s „Helmstad" otrzymała cenne upominki. Po przewiezieniu do Szwecji-wagonik wraz z swą zawartością został umieszczony w Muzeum Techniki w Stockholmie.

Jest rzeczą niewątpliwą, iż bieżący rok przyniesie szereg dalszych osiągnięć w pracy naszych portów. Wskazuje na to chociażby fakt, że pomimo niezwykle ciężkich i długotrwałych sztormów jakie panują tej zimy na Bałtyku — przeładunki polskich portów nie uległy zahamowaniu. Sam tylko zespół Gdynia/Gdańsk przeładował w ciągu stycznia 1 087 000 ton towarów. Eksport wyniósł 978 000 ton (w tym 876 000 ton węgla), import — 109 000 ton

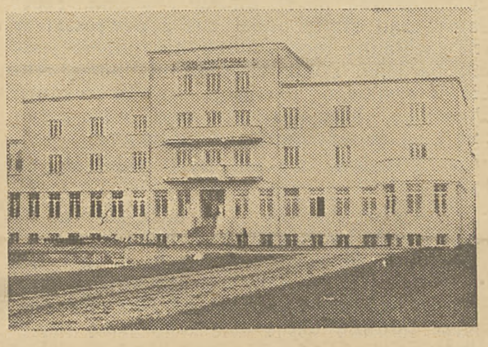
Tegoroczne sztormy zimowe wyrządziły na naszym wybrzeżu szereg szkód. Kilkakrotnie przerywany był tor kolejowy na półwyspie helskim, brzegi zostały w wielu miejscach podmyte, wydmy ochronne — zni-



Załadunek 25-milionowej tony węgla

szczone. Zanotowano szereg poważniejszych uszkodzeń falochronów i nabrzeży. Parokrotnie ogłaszane były alarmy przeciwpowodziowe, gdyż niezwykłe podnoszenie się poziomu morza, a z kolei Zalewu Wiślanego i wód delty Wisły — groziło zalaniem Żuław. Na szczęście do powodzi nigdzie nie doszło, a szkody wyrządzone przez morze zostały częściowo zażegnane, częściowo znajdują się w likwidacji,

Rozporządzeniem Ministra Żeglugi zmienione zostały nazwy basenów w porcie gdyńskim. I tak — dotychczasowy „basen Prezydenta" przemianowany został na „Basen nr 1"; „Basen Południowy" — na „Basen nr 2"; „Basen Węglowy" — na „Basen nr 3"; „Basen Marszałka Piłsudskiego" — na „Basen nr 4"; „Basen Ministra Kwiatkowskiego" — na „Basen nr 5"; „Basen nr 5" — na „Basen nr 6"; „Basen Północny" — na „Basen nr 7". Basen Żeglarski" (jachtowy) — zatrzymał nazwę dotychczasową.



Gdyński „Dom Marynarza"

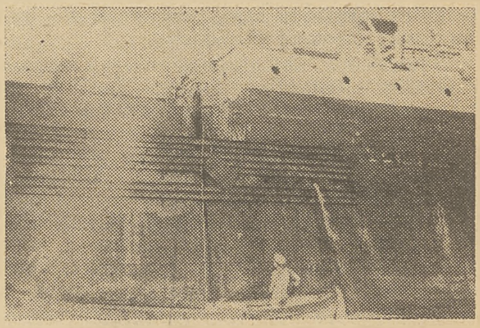
Jeżeli już mowa o Gdyni — należy wspomnieć, iż 9 stycznia został tu uruchomiony nowy „Dom Marynarza" Jest to rodzaj pensjonatu utrzymywanego przez Związek Zawodowy Transportowców — Oddz. Marynarzy. W „Domu Marynarza" za niską opłatą lub też zupełnie bezpłatnie znaleźć mogą mieszkanie oraz utrzymanie ci marynarze, zarówno polscy jak i zagraniczni, którzy przejściowo znajdują się na „biczu", tzn. nie są zaokrętowani. Mogę się tu również zatrzymywać rodziny, które przyjeżdżają z głębi kraju w celu odwiedzenia swoich krewnych — marynarzy. Nowy gdyński „Dom Marynarza" jest znacznie obszerniejszy i bardziej wygodny od poprzedniego, wybudowanego ze składek marynarskich przed wojną, a który przy obecnym rozwoju PMH okazał się niewystarczającym. Budynek starego „Domu Marynarza" został przekazany Związkowi Rybaków Morskich, w celu uruchomienia w nim „Domu Rybaka", brak którego na Wybrzeżu dawał się bardzo odczuwać.

STATKI I ŻEGLUGA

Według dotychczasowych prowizorycznych obliczeń, roczny plan przewozów morskich, ustalony na rok 1948, został wykonany w 130 proc. w przewozach towarowych oraz w 123 proc. w przewozach pasażerskich. Ogółem przewieziono w 1948 roku na pokładzie polskich statków 1 759 863 ton towarów, z czego 401 890 ton w żegludze regularnej Ponadto przewieziono 35 022 pasażerów, prawie wyłącznie na liniach regularnych. Przewozy towarów statkami polskiej floty handlowej stanowiły w 1948 r. 204 proc. cyfry przewozów z roku 1947, zaś przewozy pasażerów — 130 proc. odpowiedniej cyfry z roku 1947. Dane powyższe dotyczą żeglugi pełnomorskiej. W żegludze przybrzeżnej przewieziono ogółem 263 917 pasażerów oraz 3 219 ton towarów.

Jak widać z powyższych cyfr, polska flota handlowa pomyślnie się rozwija. Zwiększa się też stale zasięg jej działania. Na przykład — piękny nasz motorowiec „Generał Walter" wyruszył ostatnio z Ameryki Południowej do Hindustanu, wioząc pełnookrętowy ładunek zboża. W drodze powrotnej zabierze z Indyi towary przeznaczone dla Polski i Czechosłowacji. W chwili obecnej (14. II. 48) „Generał Walter" kończy wyładunek zboża w Vizagapatam (znajdźcie na mapie!), następny port przeznaczenia — Kalkutta. Rejs ten jest wyjątkowy, ponieważ „Gen. Walter" obsługuje zasadniczo linię regularną Gdynia — Antwerpia — Porty Ameryki Południowej. W niedługim czasie zostanie uruchomiona regularna linia GAL'u łącząca porty nasze z Pakistanem i Hindustanem. Będzie na niej pływać m/s „Warta", której generalny remont przeprowadzany na Stoczni Gdańskiej znajduje się już na ukończeniu.

Osłabiona przez chwilowe odejście „Gen. Waltera" obsługa linii południowo-amerykańskiej została dodatkowo nadszarpnięta na skutek przejściowego wycofania ze służby turbinowca „Pułaski". Statek ten uległ 25 stycznia awarii: Wchodząc do portu w Antwerpii „Pułaski" zderzył się na rzece Skaldzie z holenderskim parowcem s/s „Lissekerk". Winę ponosi całkowicie statek holenderski, który manewrował wbrew przepisom. Na skutek zderzenia 1 członek załogi został zabity, czterech ciężko rannych. Statek odniósł dość poważne uszkodzenia i osiadł na mieliźnie. „Holender" nie doznał szkód. Niezwłocznie



Burta m/s „Lewant" z prowizorycznie zabezpieczonym uszkodzeniem

wszczęta akcja ratownicza pozwoliła na podniesienie „Pułaskiego" z mielizny i odprowadzenie go do Antwerpii, gdzie też został natychmiast rozładowany i zadokowany. Okazało się, że w lewej burcie ma on wybity potężny otwór 9 metrowej długości, ciągnący się od górnego pokładu aż do zenz. „Pułaski" zostanie na miejscu w Antwerpii poddany naprawie, która potrwa prawdopodobnie dłuższy czas.

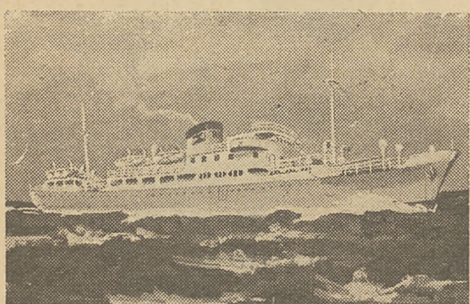
Więcej nieco szczęścia miał m/s „Sobieski", który również uległ awarii na szczęście mniej poważnej. Wchodząc, mianowicie, do Neapolu — zmylony został światłami lotniskowca amerykańskiego, których częstotliwość odpowiadała częstotliwości świateł nabieżnikowych prowadzących do portu. Omyłka została prawie natychmiast spostrzeżona, jednak statek zderzył się lekko z falochronem. Niezwłocznie zadokowano go, jednak uszkodzenia okazały się niegroźne i po ich naprawie „Sobieski" wyruszył w następną podróż do Nowego Jorku — zgodnie z programem.

Gdy mowa o awariach — trzeba jeszcze napomknąć o motorowcu „Lewant", który prawie po rocznej nieobecności znowu zawinął do Gdyni. W marcu 1948 roku „Lewant" wyruszył w programowy rejs do portów Palestyny, Egiptu i Turcji. W czasie postoju na redzie Tel-Avivu został w czasie sztormu rzucony na skały przybrzeżne i poważnie uszkodzony. W oba-

*) Szczegółowe dane dot. pracy polskich portów w roku 1948 podamy w następnym n-rze „Młodego Żeglarza".



wie przed zatonięciem — osadzono go na mieliźnie. Bezbronny, na wpół zatopiony statek został po wybuchu konfliktu palestyńskiego zbombardowany przez samoloty egipskie — na szczęście nieszkodliwie. Po wielu perypetiach udało się załodze „Lewantu" prowizorycznie naprawić uszkodzenia i zejść z mielizny, a następnie dotrzeć do Włoch gdzie na jednej ze stoczni statek poddany został gruntownemu remontowi. „Lewant" miał niewątpliwie szczęście, że egipskie bomby nie wyrządziły mu żadnej szkody. Gorzej wyszedł z podobnej opresji inny polski statek — „W a r s z a w a II". Historia jego wygląda w skrócie tak: został zamówiony przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe w 1938 roku na jednej ze stoczni holenderskich w celu zastąpienia przestarzałej jednostki PMH — parowca „Warszawa" (zatonął w czasie wojny). Po zajęciu Holandii w 1940 roku przez wojska niemieckie, prawie zupełnie wykończona „Warszawa II" została skonfiskowana i wcielona do floty niemieckiej pod nazwą „Bolkenburg". Wkrótce zatonęła ona,



M/s „Warszawa II" (rys.)

prawdopodobnie na minie, w okolicy wyspy Fehmarn na Bałtyku w płytkim miejscu, tak że górna część wystawała nad wodę sprawiając wrażenie normalnie płynącego statku. Myliło to niejednokrotnie wracających z nalotu na Niemcy lotników alianckich, którzy wielokrotnie bombardowali wrak w przekonaniu, iż bombardują płynący transportowiec. W związku z tym statek został silnie podziurawiony i spalony. Po zidentyfikowaniu wraku „Warszawy II" przez władze polskie został on w styczniu br. dokładnie zbadany przez ekipę ratowniczą GAL-u. Okazało się, że statek nadaje się do wydobycia i do remontu. Prace nad wydobyciem „Warszawy II" rozpoczęte zostaną na wiosnę, równolegle do prac, mających na celu wydobycie zatopionego w pobliżu „Lecha" (polski chłodnicowiec, zatopiony na minie jesienią ub. roku). „Warszawa II" jest to motorowiec pasażersko-towarowy (patrz rysunek) o pojemności około 2 500 BRT i nośności ok. 1 450 DWT. Miejsc pasażerskich — ca 270.

„Warszawa II", po wyremontowaniu, będzie cennym uzupełnieniem naszej floty handlowej. Równie cennym nabytkiem staną się trzy s t a t k i - c h ł o d n i e, o które wzbogaci się wkrótce Polska Flota Handlowa. Pierwszy z nich, będący w trakcie budowy na stoczni w Kopenhadze — odkupiony został od norweskiego armatora. Jest to jednostka motorowa o nośności ok. 2 800 DWT (w tym pomieszczeń chłodzonych na 1 250 ton towaru) i szybkości 16—17 węzłów. Do eksploatacji oddany zostanie w maju lub czerwcu br. Drugi chłodnicowiec zamówiony został na stoczni angielskiej w Blyth, która budowę ukończyć ma do połowy przyszłego roku. Będzie to parowiec o nośności ok. 2 900 DWT (pomieszczeń chłodzonych 60 proc.) i szybkości ok. 14 węzłów. Przewidziane jest 12 miejsc pasażerskich. Trzecia jednostka tego typu, o której kupno toczą się jeszcze pertraktacje — jest to piękny norweski chłodnicowiec m/s „California Express" (patrz rysunek), zbudowany w



M/s „California Express"

Szwecji w 1934 r. Jego tonaż wynosi 3 649 BRT, 2 219 NRT i 3 150 DWT (pojemność pomieszczeń chłodzonych — 4 480 m³). Szybkość 14—15 węzłów. Statek ten znajduje się w chwili obecnej w Anglii i w razie pomyślnego wyniku pertraktacji dotyczących kupna, może być niezwłocznie oddany do eksploatacji.

RYBACTWO

Połowy ryb morskich w roku 1948 wyniosły, według dotychczasowych obliczeń prowizorycznych, 48 470 t o n, tj. 123 p r o c. ilości wyłowionej w 1947. Pod względem wartości pieniężnej połowów stanowi to 102 proc. wykonania planu rocznego. Na szczególną uwagę zasługują wyniki rybołówstwa dalekomorskiego, które, dostarczając krajowi równo 10 000 ton ryb, wykonało plan roczny w 110 proc. pod względem ilościowym oraz w 159 proc. pod względem wartościowym.

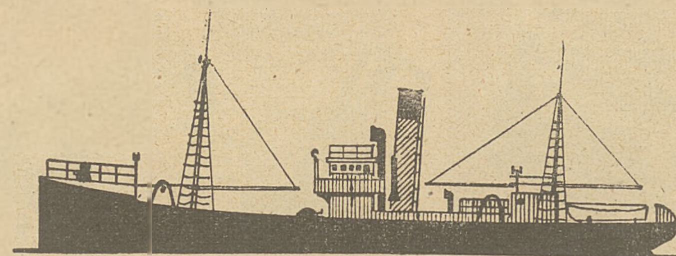
POLSKA FLOTA RYBACKA (4)

(CIĄG DALSZY)

OD REDAKCJI: „Młody Żeglarz" zamierza kontynuować prowadzony dotąd w „Żeglarzu" dział zawierający sylwetki i dane techniczne polskich jednostek morskich. W związku z tym publikujemy poniżej czwarty z kolei odcinek cyklu: „Polska Flota Rybacka"*). Poprzednie trzy odcinki znaleźć można w 22, 23 i 24 n-rze „Żeglarza".

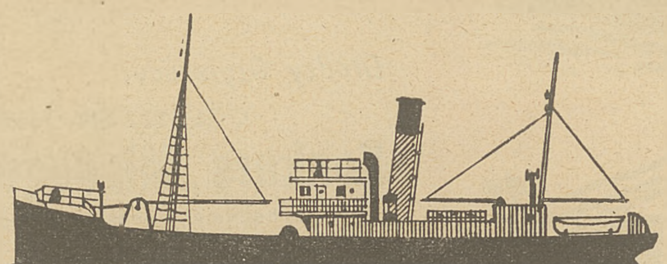
Przypominamy, iż sylwetki jednostek rybackich reprodukowane są w skali 1:500. Kolor czarny na sylwetkach symbolizuje czarny w rzeczywistości. Kreski pionowe — kolor brązowy. Kreski ukośne — czerwony, a kropki — szary. Dane i informacje uszeregowane zostały następująco:

nazwa, numer rejestracyjny, znak wywoławczy, poprzednie nazwy, armator, rodzaj statku, rok i miejsce budowy, tonaż w BRT, tonaż w NRT, długość, szerokość, głębokość, rodzaj napędu, moc maszyn, szybkość w węzłach, ilość załogi, różne inne uwagi



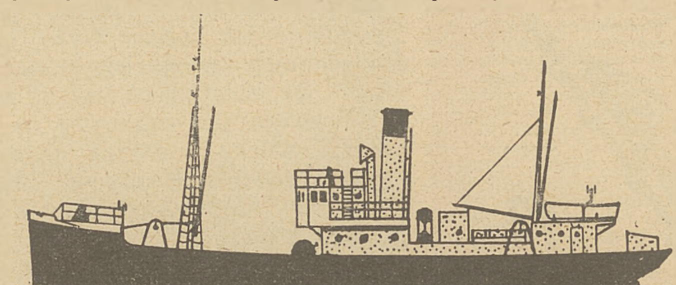
KASTORIA, Gdy-123, SPDY, (ex „Castoria"), **Dalmor**, trauler, zbud. w r. 1916 na stoczni Cook, Welton & Gemmel, Beverley (Anglia), 297 **BRT**, 119 **NRT**, **długość** 39,5 **m**, szerokość 7 m, głębokość 3,75 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 540 **KM**, szybkość 10 węzłów, załoga 17 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA.



ŁAWICA, Gdy-83, SPAM, (ex „Shetland", ex „Ławica", ex „Whiternsea"), f-ma „Ławica", trauler, zbud. w r. 1918 na stoczni Flensburger Schiffbau Ges., Flensburg (Niemcy), 262 **BRT**, 97 **NRT**, **długość** 40,5 **m**, szerokość 7 m, głębokość 3,75 m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), 450 **KM**, szybkość 11 **węzłów**, załoga 19 ludzi.

Uwaga: Przedwojenny polski trauler „Ławica", zakupiony w 1939 r. przez tow. połowów dalekomorskich „Ławica". W roku 1940 przejęty przez Brytyjską Marynarkę Wojenną i używany jako patrolowiec. Zwrócony właścicielowi po wojnie.



DELTRA, Gdy-126, SPAL, (ex „Otto Telschow", ex „Baltrum", ex „Deltra I"), f-ma „Delfin", trauler, zbud. w r. 1920 na stoczni Nobiskrug GMBH, Rendsburg (Niemcy), 244 **BRT**, 88 **NRT**, **długość** 39,5 m, szerokość 7,5 m, głębokość 3 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 450 **KM**, szybkość 10 **węzłów**, załoga 17 ludzi.

Uwaga: Przedwojenny polski trauler „Deltra I", zakupiony w r. 1939 przez f-mę „Delfin". We wrześniu 1939 wpada w ręce niemieckie i jest używany jako jednostka pomocnicza przez Kriegsmarine. Rewindykowany w 1946 r. Eksploatacją „Deltry" zajmuje się f-ma „Ławica".

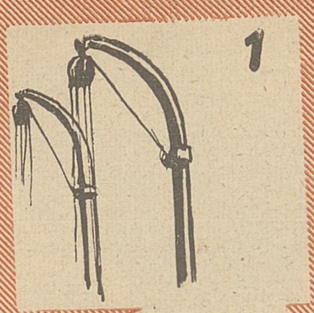


KASTOR, Gdy-100, SPFP, (ex „Castor"), **Dalmor**, trauler, zbud. w r. 1916 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 209 **BRT**, 91 **NRT**, **długość** 35,5 **m**, szerokość 6,5 m, głębokość 3,5 m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), 400 **KM**, szybkość 10 **węzłów**, załoga 16 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1946 w ramach dostaw UNRRA.

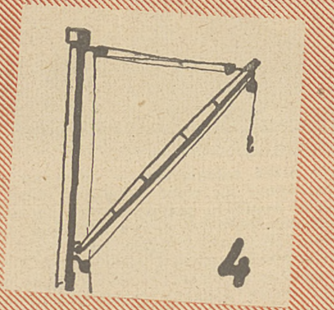
(CIĄG DALSZY NASTĄPI) J. M.

*) Polska Flota Handlowa omówiona została w rocznikach 1947 i 1948 „Żeglarza".


1


2


3


4


5


6

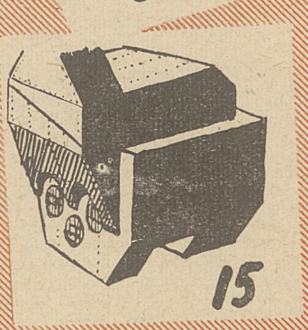

7


8


10


9


11


15

Drodzy Czytelnicy!

OGŁASZAMY PIERWSZY

Konkurs „Młodego Żeglarza"

i zachęcamy Was do wzięcia w nim udziału

KONKURS wcale nie jest trudny. Spójrzcie — macie przed sobą dwadzieścia rysunków, ponumerowanych od 1 do 20. Rysunki te łączą się tematycznie po dwa — np. (tego niema w KONKURSIE): wiosło — dulka, maszt — żagiel itp.

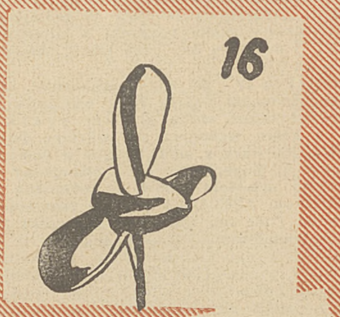
Należy przeto dobrać owe dwadzieścia rysunków parami — tak, aby pasowały do siebie podobnie jak podane wyżej przykłady. W rozwiązaniach wystarczy podać jedynie dziesięć par cyfr, którymi oznaczone są rysunuki.

Rozwiązania, najlepiej na kartach pocztowych, należy nadsyłać do dnia 15 marca br., pod adresem: Redakcja „Młodego Żeglarza", Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3, z dopiskiem: KONKURS.

N A G R O D Y

1 — Bezpłatny dwutygodniowy pobyt nad morzem w Łebie lub Dziwnowie.
2 — Książki morskie wartości ok. 3 000 zł
3 — „ „ „ „ 2 000 zł
4 — 10 „ „ „ „ 1 000 zł
11 — 30 „ „ „ „ 500 zł
31 — 60 roczna prenum. „Młodego Żeglarza"
61 — 100 półrocz. prenum. „Młodego Żeglarza"

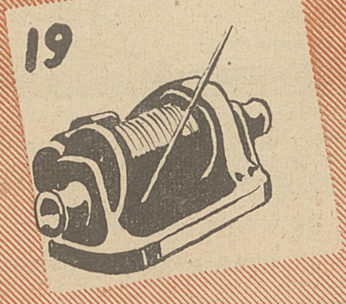

12


16

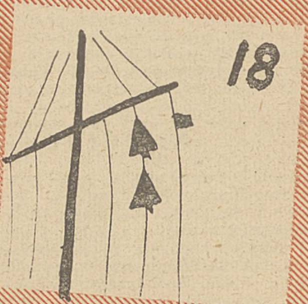

17


13


14

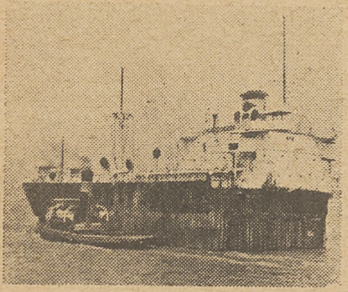

19


20


18

Archiwum Neptuna

„Byle szybciej"



— obrał sobie za maksymę amerykański „król" przemysłu stoczniowego Henry Kaiser i wypuszczał ze swych licznych stoczni gotowe statki handlowe w kilkanaście dni od założenia stępki. Byłyby to rekordy godne podziwu, gdyby pan Kaiser nie zapomniał o jednym — że nie wystarczy budować SZYBKO, że trzeba również budować — SOLIDNIE!

Tak solidnie, jak budują stocznie europejskie, tak jak budują stocznie Związku Radzieckiego, tak jak buduje choćby stocznia w Sormowie, o której obok umieściliśmy wzmiankę.

O wartości kaiserowskich statków niech zaświadczy choćby powyższa fotografia: frachtowiec typu „Liberty" w czasie rejsu przez Atlantyk przełamał się na pół. Jednostki ratownicze odholowywują właśnie jedną z takich „połówek" do portu. Nic dziwnego, że wśród marynarzy statki „Liberty" znane są pod nazwą „pływających trumien Kaisera".

Wytłumaczalne tylko błędami konstrukcyjnymi liczne w okresie już powojennym wypadki awarii i zatonięcia jednostek typu „Liberty" — potwierdzają słuszność tego twierdzenia.



— Odprowadzisz mnie teraz do domu, prawda?

*

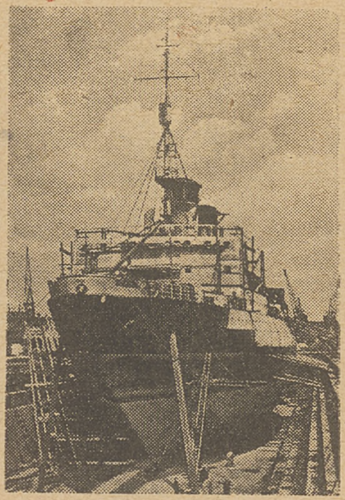


OSTATNI MOHIKANIE



Ubiegła wojna przetrzebiła i tak już nieliczne szeregi tych wielkich, oceanicznych żaglowców handlowych, które przetrwały kryzysy żeglugowe i oparły się morderczej konkurencji pary oraz silnika spalinowego. Tylko wyjątkowo wielkiej koniunkturze w powojennej żegludze i brakom w tonażu zawdzięczać należy taki, iż armatorzy uruchomili ocalałe z pożogi żaglowce i że na oceanach ujrzeć można jeszcze czasem ogromne piramidy żagli — ślad minionej, romantycznej epoki.

W styczniu trzy wielkie statki żaglowe „Pamir" (na zjdęciu), „Wiking" i „Passat" — wypłynęły z portów południowej Australii wioząc do Europy ładunek pszenicy. Rejs ten jest wskrzeszeniem dawnych tradycyjnych wyścigów żaglowców, z którymi łączy się wiele przygód i mrożących krew w żyłach opowieści.



W Arktyce lodołamacze są potrzebne latem, bo wtedy tylko można w niej pływać. Dlatego też wielki nowoczesny lodołamacz radziecki „Lazar Kaganowicz" właśnie teraz, zimą, przechodzi doroczny remont.

DWANASCIE RAZY szybciej!

Jedną z najbardziej znanych i zasłużonych stoczni śródlądowych Związku Radzieckiego są zakłady w Sormowie, liczące sobie sto lat istnienia. W ciągu owego wieku wytężonej pracy stocznia w Sormowie wypuściła tysiące jednostek pływających. Ale takich pięknych statków jakie produkuje Sormowo ostatnio — wodniacy z nad Wołgi jeszcze nigdy nie widzieli: ani takich wspaniałych holowników, ani takich wielkich drobnicowców motorowych o nośności 2 tys. ton, ani oślepiająco białych barek — zbiornikowców. Szczególnie bardzo przypadły do gustu marynarzom na Wołdze nowe szybkie motorowce; mocne o pięknym dumnym wyglądzie upodabniającym je do jednostek morskich.

Za dawnych czasów na sormowskiej stoczni — żaglowce oraz barki — cysterny budowało się ponad trzy lata. Dla wybudowania holownika potrzebowano dwóch lat. Nowoczesne, socjalistyczne budownictwo okrętowe, oparte na daleko posuniętej mechanizacji pracy, spawaniu elektrycznym oraz montażu jednostek z gotowych sekcji — obaliło dawne terminy. Pierwsze po wojnie barki „Linda" i „Ługa" oddane zostały do eksploatacji w trzy miesiące po założeniu stępki. Trzy miesiące trwała również budowa motorowego holownika wołżańskiego „Krasnoje Sormowo".

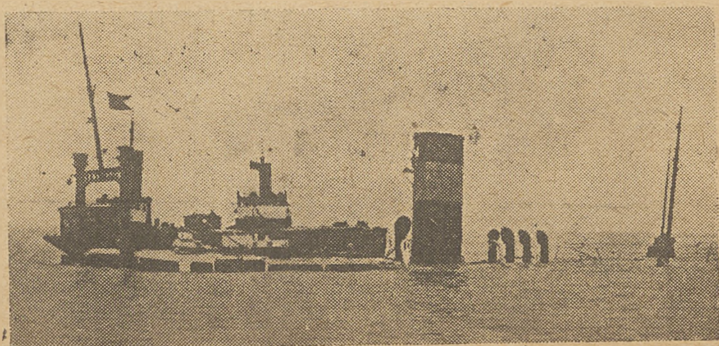
Rekordy sormowskiej stoczni — stawiające ją w szeregu najsprawniejszych stoczni świata — są jednym z najlepszych gwarantów szybkiego i pomyślnego rozwoju żeglugi śródlądowej ZSRR.

ŻAŁOSNY REKORD...

... ilości ludzi jednorazowo pochłoniętych przez morze ustanowił podczas bezmyślnej i panicznej ewakuacji Szanghaju — rząd kuomintangowski: 4 grudnia ub. roku niewielki parowiec chiński „Kiangay" (2100 BRT — 1200 miejsc pasażerskich) zdążając z Szanghaju do Ningpo z ok. 3 i pół tysiącami uciekinierów na pokładzie — wpadł na niewyłowioną minę japońską i zatonął w ciągu kilkunastu sekund, pociągając za sobą na dno blisko 3 tysiące nieszczęsnych pasażerów.

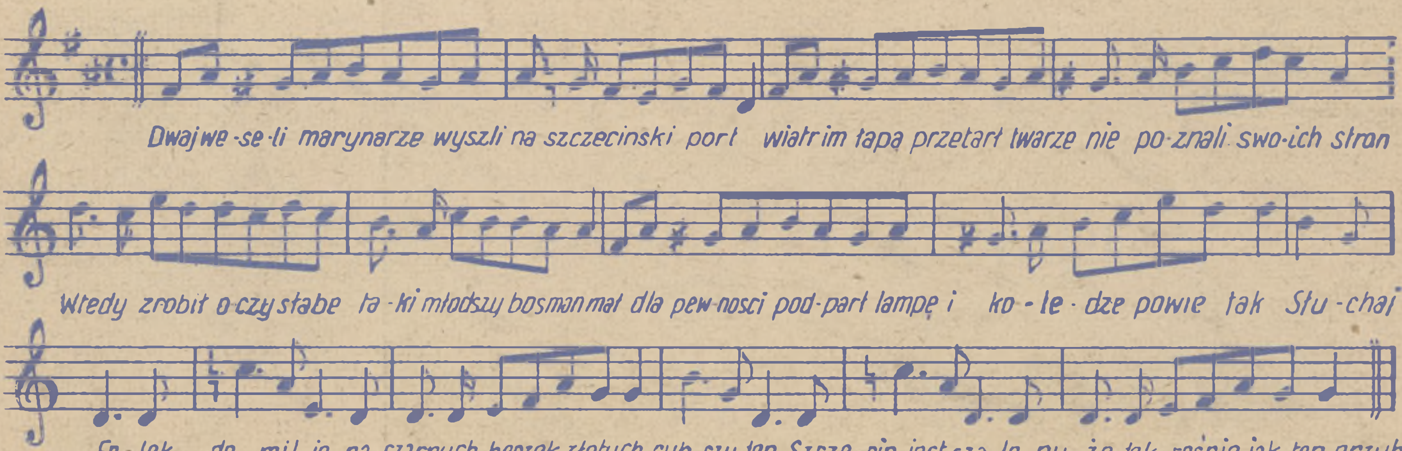
W 1912 roku wraz ze statkiem pasażerskim „Titanic", który wpadł na górę lodową — utonęło 1517 osób; wraz z zatopioną przez niemiecki okręt podwodny „Lusitanią" (1915 r.) — morze pochłonęło 1198 ofiar; około 2000 ludzi poszło na dno w maju 1941 r. wraz z niemieckim pancernikiem „Bismark". — Katastrofa „Kiangay'a" zamyka tę smutną listę „rekordów" — cyfrą 3000 istnień ludzkich.

Na zdjęciu — sterczący ponad powierzchnią morza w czasie odpływu wrak s/s „Kiangay".





PIOSENKA SP



Dwaj weseli marynarze
wyszli na szczeciński port,
wiatr im łapą przetarł twarze,
nie poznali swoich stron.
Wtedy zrobił oczy słabe
taki młodszy bosman - mat,
dla pewności podparł lampę
i koledze powie tak:
„Słuchaj Felek, do miliona,
czarnych beczek złotych ryb!
Czy ten Szczecin jest szalony,
że tak rośnie jak ten grzyb?"

A tymczasem dziarskim krokiem
nasze bractwo właśnie szło,
noc patrzyła mokrym okiem
poprzez granatowe szkło.
Ten pod lampą trochę chwiał się,
ale tak, że niby wie,
i na końcu rzekł: bra-bracie,
czy to aby nie S. P.!
„Słuchaj Felek, do stu żagli!
w balon dętych przez ten wiatr!
Tych to do roboty nagli!
Ci to sobie walą w świat!".

Myśmy przeszli w srebrnym blasku,
jeden majtek patrzył w ślad,
drugi patrzył jakby zasnął,
żeby umiał, to by zjadł.
Jeden mówił do księżyca,
bo zrozumiał powód zmian,
drugi się tam czymś zachwycał,
echa głos powtórzył nam:
„Słuchaj Felek, do miliarda
fal szemranych w morską toń!
W tych chłopakach dusza twarda
tak, jak krok i tak, jak dłoń!".

Wydaje: Komenda Główna PO „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Ligi Morskiej i Marynarki Wojennej.
Redaguje: Zespół redakcyjny. Adres Redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO Warszawa Nr I-8668.
Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB. K. Komorowski, J. Uklejewski, Z Kosycarz, A. Pluciński. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G „P.W." Nr 4 w Gdyni. Nr 105 Klisze wykonano w Zakł. Graf „P.W." w Gdyni W-15965